Ontario

Ministère des Transports

Stratégie routière du Nord de l'Ontario

Août 2005

Photo : M. Mielke

Sommaire

Table des matières :

- Préserver l'infrastructure existante
- Construire pour l'avenir
- Améliorer la sécurité et l'efficacité
- Un investissement dans l'avenir
- Protection environnementale
- Notre engagement

La *Stratégie routière du Nord de l'Ontario* entraînera un investissement record de **1,8 milliard de dollars** afin de réaliser un plan pluriannuel de réfection et d'agrandissement du réseau routier du Nord. Il s'agit d'une feuille de route vers la prospérité du Nord. La stratégie augmente les investissements dans l'infrastructure routière du Nord d'environ 40 % sur cinq ans tout en s'assurant que les investissements appropriés sont effectués en temps opportun. Aucun autre gouvernement n'a engagé autant d'argent sur une telle période. Les projets décrits dans la *Stratégie routière du Nord de l'Ontario* créeront 45 000 nouveaux emplois dans la province et joueront un rôle critique dans notre plan de prospérité économique pour toute la province.

La *Stratégie routière du Nord de l'Ontario* est essentielle à la prospérité économique de toute la province, mais surtout à celle du Nord où des minéraux, du bois, du papier et d'autres produits d'une valeur de plus de 32 milliards de dollars sont produits et expédiés par an. En 2003, 11 millions de touristes ont visité le Nord de l'Ontario et y dépensé 1,7 millard de dollars.

Préserver l'infrastructure existante

Le gouvernement de l'Ontario investira **1,1 milliard de dollars** au cours des cinq prochaines années dans l'entretien et la remise en état des routes et des ponts du Nord de la province. Cela signifie la réfection d'environ 200 ponts et de 2 000 kilomètres de routes.

Par exemple :

- 200 kilomètres de chaussées et 14 ponts seront réparés sur la route 11 entre North Bay et Longlac.
- Plus de 170 kilomètres de chaussées et 9 ponts seront réparés sur la route 17 entre Sudbury et Kenora.

La *Stratégie routière du Nord de l'Ontario* garantit des investissements effectués en temps utile afin d'améliorer la sécurité routière, de stimuler le tourisme et d'appuyer l'économie.

Construire pour l'avenir

Le gouvernement de l'Ontario investira plus de **700 millions de dollars** au cours des cinq prochaines années dans l'agrandissement du réseau routier du Nord, tout en améliorant la sécurité, en augmentant l'efficacité et en stimulant le développement économique. Cinquante-quatre nouveaux ponts et 62 kilomètres de nouvelles routes seront ajoutés au cours des cinq prochaines années.

Par exemple :

- L'élargissement à 4 voies de la route 69 sur sept kilomètres entre Parry Sound et Nobel est actuellement en cours et devrait être terminé en 2008.
- L'élargissement à 4 voies de la route 11 sur six kilomètres entre Emsdale et Katrine est en cours et devrait être terminé d'ici la fin de cette année.

La stratégie comprend l'accélération des travaux d'élargissement à quatre voies des routes 11 et 69 pour qu'ils soient achevés dans 7 et 12 ans, respectivement.

L'élargissement à quatre voies de la route 69 est le plus grand projet de construction en cours en Ontario. On estime que 37 millions de mètres cubes de pierres et de terre devront être déplacées au cours du projet. Cela représente 22 fois le volume du Centre Rogers (autrefois appelé Skydome).

Le *Plan d'action pour la route 69* a été publié par le ministre du Développement du Nord et des Mines à la fin du mois de juin.

Améliorer la sécurité et l'efficacité

L'investissement de **1,8 milliard de dollars** dans l'amélioration et l'agrandissement du réseau routier du Nord rendra celui-ci plus sûr et efficace. Cette somme représente un investissement de 1,1 milliard de dollars dans des améliorations routières et 700 millions de dollars dans l'agrandissement du réseau routier. Les travaux comprendront plus de 100 projets, dont la construction de voies pour véhicules lents sur les pentes raides, le réaménagement du tracé des virages et l'ajout de nouveaux échangeurs près des grands centres urbains.

Par exemple :

- Une voie de dépassement en direction nord sera ajoutée à la route 11 au nord de la route 67 d'ici la fin de l'année.
- Deux voies de dépassement seront prolongées sur la route 17 à l'est de la route 94 et devront être terminés d'ici 2009.
- Une voie supplémentaire en rampe pour camions en direction est sera ajoutée à la route 17, à l'est de Nipigon.

Un investissement dans l'avenir

La *Stratégie routière du Nord de l'Ontario* répond aux besoins des gens et des industries du Nord. Grâce à l'augmentation du financement routier de près de 40 %, le gouvernement honore les engagements de son programme envers les citoyens du Nord et consacre plus d'argent que jamais aux routes du Nord.

Nous nous sommes engagés à investir un montant record de 1,8 milliard de dollars sur cinq ans pour créer un système routier capable de soutenir la prospérité du Nord de l'Ontario.

Protection environnementale

La *Stratégie routière du Nord de l'Ontario* comprend un engagement à protéger l'environnement aux termes de la *Loi sur les évaluations environnementales de l'Ontario* lors de chaque proposition de construction d'une route. De même, au besoin, la province participera aux examens fédéraux menés aux termes de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

105-07184/

Notre engagement

Tous les investissements routiers seront guidés par les principes et les meilleures pratiques définis dans le document intitulé *Pour un avenir meilleur*, un cadre de travail pour la planification, le financement et l'acquisition d'infrastructures publiques. Il comporte cinq principes directeurs :

- L'intérêt public est primordial.
- Le rendement financier doit être démontré.
- Le public doit conserver un contrôle et un droit de propriété appropriés.
- La responsabilisation doit être maintenue.
- Tous les traitements doivent être équitables, transparents et efficaces.

Voir aussi :

- **Communiqué :** La Stratégie routière du nord de l'Ontario du gouvernement provincial favorisera la prospérité
  - Elle prévoit un investissement record de 1,8 milliard de dollars dans les routes du Nord

Pour de plus amples renseignements ou pour demander un exemplaire complet de la *Stratégie routière du nord de l'Ontario*, veuillez contacter :

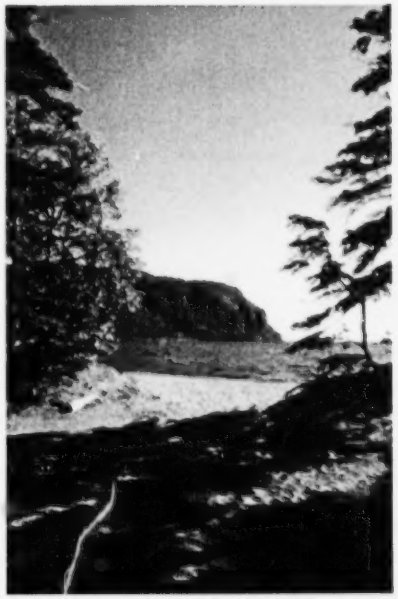
Mike Goodale, directeur
Direction de la gestion des programmes
301, rue St. Paul, 4e étage
St. Catharines, (Ontario) L2R 7R4

© 2005 Imprimeur de la Reine pour l'Ontario

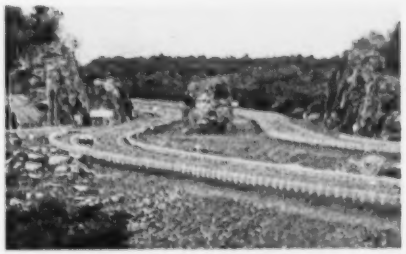
Dernière mise à jour : 30 août 2005

Ontario

Stratégie routière du Nord de l'Ontario



Source : M. Mielke, http://members/shaw/martinmielke



AOÛT 2005

Introduction

Le réseau routier provincial est essentiel pour l'économie et la qualité de vie de l'Ontario. Les routes provinciales sont le pilier du système de transport dans le Nord de l'Ontario, où de grandes distances séparent les collectivités, les zones de ressources naturelles et les marchés clés. Parce qu'elles relient le Nord et le Sud de l'Ontario, les routes du Nord constituent une artère essentielle à la survie économique et sont vitales pour la prospérité de toute la province.

La Stratégie routière du Nord de l'Ontario présente des détails plus précis concernant le renouvellement de l'infrastructure routière du Nord. Cette stratégie est un plan pluriannuel exhaustif qui se penche sur l'avenir, établit des objectifs et des priorités réalistes et détermine les ressources nécessaires. Pour la première fois, les citoyens du Nord pourront savoir quels sont les travaux routiers que leur gouvernement s'engage à effectuer et la date à laquelle ils seront entrepris.

La mise en œuvre de la Stratégie routière du Nord de l'Ontario permettra de faire les bons investissements au bon moment. Il s'agit d'un engagement de 1,8 milliard de dollars sur cinq ans visant à créer un réseau routier capable de soutenir la prospérité du Nord de l'Ontario.

En juin 2004, le gouvernement de l'Ontario a annoncé son Plan pour la prospérité du Nord. Les investissements dans l'infrastructure routière constituent une partie importante de ce plan, puisqu'un système de transport sûr et efficace est nécessaire pour appuyer le développement et la croissance économiques de toutes les collectivités du Nord de l'Ontario.

En mai 2005, le gouvernement a présenté les grandes lignes de ses plans d'amélioration et de mise à niveau des routes du Nord dans son plan quinquennal *ReNouveau Ontario*, un plan d'investissement de 30 milliards de dollars visant à renforcer l'économie et les collectivités de l'Ontario.

Table des matières

PARTIE I : APERÇU

Nord de l'Ontario **2**
Géographie et population
Économie
Transports

Pourquoi les routes du Nord sont vitales **9**

Routes du Nord **12**
Classification des routes
Autoroutes
État de la route
Enjeux
Processus de planification routière

Stratégie routière du Nord de l'Ontario **18**
Préserver l'infrastructure existante
Planifier, concevoir et bâtir pour l'avenir
Accroître la sécurité et l'efficience
Protéger l'environnement
Financer en partenariat

PARTIE II : PLAN D'AMÉLIORATION DES ROUTES DU NORD

Réfection **24**

Extension **26**
Route 69
Route 11
Route 11/17
Autres routes

Améliorations de la sécurité **31**
Route 69
Autres routes
Échangeurs
Route pour les camions à Sault Ste. Marie

Conclusion **33**

Annexes **34**
Projets de remise en état
Projets d'extension

PARTIE I : APERÇU

Nord de l'Ontario

Aperçu

Géographie et population

Le Nord de l'Ontario représente environ 90 p. cent de la superficie de l'Ontario, soit plus de 800 000 kilomètres carrés.

Le Nord de l'Ontario s'étend sur deux fuseaux horaires, de la limite sud du district de Parry Sound à la baie d'Hudson et à la baie James au nord et du Québec au Manitoba d'est en ouest. Il touche également deux États, le Michigan et le Minnesota.

Avec ses 786 440 résidents, le Nord de l'Ontario représente environ 7 p. cent de la population de l'Ontario.

Environ 464 000 personnes vivent dans le Nord-Est de l'Ontario et 322 440 personnes dans le Nord-Ouest de l'Ontario.

À peu près les deux tiers de la population du Nord vit en zone urbaine. Plus des trois quarts de cette population urbaine vit dans cinq villes principales : la ville du grand Sudbury, Thunder Bay, Sault Ste. Marie, North Bay et Timmins. Au total, les habitants de ces cinq villes constituent 55 p. cent de la population du Nord.

Environ un tiers de la population du Nord de l'Ontario réside dans des villes ou villages ruraux, ou dans l'une des 102 communautés des Premières nations, dans l'une des 46 zones de conseils de services locaux et dans de nombreuses autres collectivités sans structure municipale. Ce sont 3 p. cent des résidents du Nord qui vivent dans le « Grand Nord », c'est-à-dire la région au nord du 51e parallèle qui représente 40 p. cent de la superficie de l'Ontario.

NORD DE L'ONTARIO

Nord de l'Ontario

Aperçu

Économie

De vastes étendues de ressources naturelles, une main-d'œuvre qualifiée et un accès aux marchés clés permettent au Nord de l'Ontario d'accueillir une grande diversité d'entreprises.

Ces avantages donnent également au Nord de l'Ontario des possibilités pour attirer de nouveaux investissements et stimuler la croissance économique.

Les mines

Le Nord de l'Ontario est une région géologique variée qui permet une exploration, une exploitation et une production minières à grande échelle. Bien qu'il existe des milliers de claims partout dans le Nord, la plus grande concentration de gisements minéraux se situe à Sudbury, à Timmins, à Red Lake et à Marathon, ou près de ces villes.

Chaque année, environ 3 milliards de dollars de minéraux sont extraits du Nord de l'Ontario. Le Nord possède 26 des 27 mines métallifères de l'Ontario, 14 mines de pierres précieuses et presque la moitié des 22 exploitations minières industrielles de la province.

En 2003, l'Ontario a réalisé 59 p. cent de la production de nickel du Canada, 55 p. cent de la production d'or, 30 p. cent de la production de cuivre et 85 p. cent de la production des métaux du groupe des platineux.

Environ 13 500 personnes sont employées dans l'industrie minière du Nord, générant environ 1,2 milliard de dollars en revenu du travail.

Il existe beaucoup de possibilités d'expansion pour le secteur minier dans le Nord de l'Ontario, notamment dans l'exploration (diamant, platine-palladium, tantale), les services miniers (fourniture d'équipements, automatisation des mines et réfection), les agrégats (sable, gravier, pierre concassée) et le traitement à valeur ajoutée (alliages de nickel, minéraux industriels spécialisés, taille du diamant).

Nord de l'Ontario

Aperçu

Produits forestiers

Le Nord abrite 98 p. cent des 690 000 kilomètres carrés de forêts de l'Ontario. De nombreuses collectivités du Nord dépendent en grande partie de l'industrie forestière, les principaux districts étant Thunder Bay, Cochrane et Kenora.

En 2003, l'industrie forestière de l'Ontario a produit environ 18,8 milliards de dollars de produits forestiers (produits du bois, papier et industries connexes, exploitation forestière) et a fourni un emploi à 88 000 habitants de la province.

Le Nord de l'Ontario représente la totalité de la production de pâte à papier de l'Ontario et 70 p. cent de sa production de papier journal. Il regroupe 16 des 33 usines de pâtes et papiers de la province et 24 des 25 plus grandes scieries de l'Ontario.

Tourisme

Le Nord de l'Ontario offre de nombreuses attractions pour l'activité touristique. Son environnement naturel comprend d'abondantes forêts, une faune diversifiée, des lacs et des rivières, de nombreux parcs provinciaux et beaucoup de sentiers de marche et pistes de motoneige.

En 2003, 11 millions de visiteurs ont dépensé 1,7 milliard de dollars dans le Nord de l'Ontario. L'Ontario lui-même est le principal marché du tourisme du Nord de l'Ontario, représentant 70 p. cent des visiteurs de la région.

L'industrie du tourisme du Nord de l'Ontario représente plus de 22 000 emplois directs et près de 4 500 emplois indirects. Il y a environ 11 800 entreprises liées au tourisme dans le Nord de l'Ontario, dont le commerce du détail, l'hébergement, la location de véhicules, l'alimentation, les divertissements, le transport et les entreprises liées au voyage.

Nord de l'Ontario

Aperçu

Agriculture

Le secteur agricole du Nord de l'Ontario représente 176 millions de dollars, avec notamment de forts secteurs laitier et d'élevage bovin et plus de 3 000 fermes. On estime que 6 200 personnes sont employées dans l'agriculture et dans l'industrie alimentaire du Nord. La plupart des entreprises de transformation des aliments sont des boulangeries, ainsi qu'un nombre important de laiteries, d'abattoirs et d'usines de fabrication de boissons et d'embouteillage.

Puisque seulement un tiers des terres agricoles du Nord sont exploitées et que le marché national des produits agricoles est en expansion, l'industrie agricole de la région a des possibilités de croissance indéniables.

Industrie manufacturière

L'industrie manufacturière du Nord de l'Ontario est principalement tournée vers la production de produits à valeur ajoutée dans les industries minière et forestière, comme la production de papier à partir de la pâte de bois. Les industries manufacturières sont de tailles diverses et vont des grandes industries lourdes (p. ex. l'acier) aux petites entreprises manufacturières locales.

On compte environ 1 600 entreprises manufacturières en exploitation dans le Nord de l'Ontario. Elles emploient plus de 35 000 personnes et produisent une grande variété de produits dont la valeur s'élève à près de 10 milliards de dollars par an : des extincteurs aux lecteurs de disques, en passant par les systèmes d'avionique, les foreuses au diamant informatisées, les logiciels de calendrier et les voitures de métro en aluminium et en acier.

Autres secteurs

Le commerce de détail, les soins de santé, la recherche et le développement, l'éducation, la construction et autres services communautaires, aux personnes et aux entreprises constituent également une part importante de l'économie du Nord.

Environ 150 000 résidents du Nord sont employés dans les services communautaires, aux entreprises ou aux personnes.

Plus de 6 100 commerces de détail vendent environ 8 milliards de dollars de marchandises annuellement.

Il y a également un nombre grandissant d'entreprises de biotechnologie dans le Nord de l'Ontario qui font progresser des domaines comme la recherche clinique et la détection précoce des maladies.

Transports

L'accès à des moyens de transport fiables, sûrs et économiques est essentiel pour le développement économique et communautaire du Nord de l'Ontario.

Divers modes de transport jouent un rôle important pour répondre aux impératifs particuliers du Nord en matière de transport.

Service routier

Routes provinciales

Il existe environ 22 000 km de voies de circulation et 850 ponts qui sont gérés par la province dans le Nord de l'Ontario. Environ 13 000 km de voies de circulation et 560 ponts se trouvent dans le Nord-Est de l'Ontario et environ 9 000 km de voies et 290 ponts sont dans le Nord-Ouest de l'Ontario.

Ces routes relient des passages frontaliers internationaux et interprovinciaux; facilitent le déplacement des personnes et des biens entre le Nord et le Sud de l'Ontario ainsi que vers l'est et l'ouest; et permettent l'accès aux centres urbains, aux communautés rurales, aux zones d'extraction des ressources et aux zones touristiques du Nord. Elles sont l'artère du transport pour le Nord de l'Ontario.

Le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM) et le ministère des Transports (MTO) sont responsables des routes du Nord. Le MDNM finance la construction et établit les priorités en se fondant sur les conseils et recommandations du MTO. Le MTO est responsable de la prestation du Programme des routes du Nord, et notamment du génie, de l'acquisition des biens-fonds, de la construction, de la gestion des contrats et de l'entretien des routes.

RÉSEAU ROUTIER PROVINCIAL DANS LE NORD DE L'ONTARIO

Routes municipales

Les routes municipales donnent accès aux villes et aux villages ainsi qu'à leurs environs. Les municipalités ont la charge de la construction et de l'entretien de ces routes.

Le réseau routier municipal comprend les « routes de raccordement ». Une route de raccordement est le tronçon d'une route municipale qui relie deux tronçons d'une route provinciale en passant par une municipalité. Il y a environ 130 km de routes de raccordement dans 24 collectivités du Nord de l'Ontario.

Régies des routes locales

Il y a environ 7000 km de voies sur les routes locales qui sont entretenues en vertu de plus de 300 accords de partage des coûts entre la province, les régies des routes locales, les conseils des corvées légales, les propriétaires de chalets et les communautés des Premières nations.

Routes des Premières nations

Le gouvernement soutient également des projets de base de construction et d'entretien de routes dans 46 communautés des Premières nations qui fonctionnent à titre de petites municipalités de palier inférieur. Le financement provincial soutient des activités routières telles que le nivelage, le resurfaçage, le creusement de fossé, la réparation de ponceaux, les améliorations routières mineures et l'entretien hivernal.

Routes d'accès aux ressources

La majeure partie de ce réseau est entretenue par l'industrie des produits forestiers. Cependant, la province alloue des fonds et définit des priorités pour la construction et la reconstruction de tronçons des presque 30 000 km de routes forestières du Nord qui sont utilisées par plusieurs types d'utilisateurs. Ce réseau routier, constitué principalement de chemins de gravier, permet l'accès aux ressources de bois d'œuvre et de minéraux, il permet un accès récréatif pour les résidents du Nord et les touristes et il facilite les activités de gestion des ressources de la province.

Routes d'hiver

Un réseau de 3018 km de routes d'hiver fournit une alternative en matière de transport pour les collectivités du Nord de l'Ontario qui seraient autrement accessibles uniquement par voie aérienne. Ces routes saisonnières sont reconstruites chaque année par entassement et déblayage de la neige et de la glace sur les buissons, les fondrières et les lacs.

Autobus interurbains

Plusieurs services d'autobus interurbains sont exploités dans le Nord de l'Ontario, fournissant des transports publics entre les petites communautés et les grandes villes du Nord.

Transport en commun municipal

Des services d'autobus municipaux existent dans les cinq plus grandes zones urbaines et dans des villes comme Elliott Lake, Kenora, Timiskaming Shores et Dryden.

Véhicules tout terrain/motoneiges

Les véhicules tout terrain et les motoneiges sont très largement utilisés dans le Nord de l'Ontario, principalement dans un but récréatif. Un réseau étendu de pistes, entretenu par les clubs de motoneige et les associations de randonneurs, permet l'utilisation de ces véhicules. De plus, ils sont autorisés à circuler sur les terres du gouvernement qui sont adjacentes aux routes provinciales et aux endroits où les pistes traversent la route.

Transport ferroviaire

Transport ferroviaire interurbain de voyageurs

Le transport ferroviaire de voyageurs fournit un mode de transport alternatif pour les longs voyages. Ce service est fourni dans le Nord de l'Ontario par *Ontario Northland*, *VIA Rail* et *Canadien National*. La Commission de transport Ontario Northland, un organisme provincial, exploite les services ferroviaires subventionnés non commerciaux *Northlander*, *Polar Bear* et *Little Bear*.

Service ferroviaire de marchandises

Les deux principales lignes ferroviaires de marchandises du Nord de l'Ontario sont les lignes du Canadien National et de Canadien Pacifique Limitée, qui sont pratiquement parallèles entre Sudbury et Kenora. Au sud de Sudbury, le CN et CPR fournissent des liaisons avec Toronto et le Sud de l'Ontario.

Le CN et CPR font partie du réseau ferroviaire nord-américain principal. Ceux-ci fournissent une solution de rechange aux expéditeurs du Nord de l'Ontario pour l'accès aux marchés américains et canadiens, ainsi que pour l'accès aux principaux ports maritimes qui servent de point de départ vers les grands marchés dans le monde.

En plus des grandes lignes du CN et de CPR, il existe d'autres compagnies ferroviaires régionales en activité dans le Nord :

- Ontario Northland (North Bay vers Timmins, Hearst et Moosonee);
- Huron Central Railway (Sudbury vers Sault Ste. Marie);
- Ottawa Valley RailLink (Sudbury/North Bay/Smith's Falls).

Transport aérien

Il y a 68 aéroports publics dans le Nord de l'Ontario. Thunder Bay et Sudbury sont les plus grands aéroports régionaux et l'aéroport international de Thunder Bay arrive au troisième rang des aéroports les plus achalandés en Ontario.

La plupart des aéroports du Nord sont gérés par les municipalités et leur activité concerne principalement les voyages professionnels et les voyages privés urgents. Cependant, de nombreux aéroports du Nord permettent le déplacement de biens et services essentiels vers les collectivités distantes qui ne sont pas accessibles par la route toute l'année ou qui n'ont aucun moyen de transport terrestre. Le MTO gère 29 aéroports éloignés dans le Grand Nord, permettant ainsi un accès à de nombreuses communautés de Premières nations. Ces aéroports sont essentiels pour de nombreux services gouvernementaux, tels que les services d'ambulance aérienne, d'extinction des incendies, de soutien en cas d'inondation et d'enquête sur la faune. L'aéroport de Sioux Lookout est un carrefour important pour les déplacements vers ces aéroports éloignés.

Transport maritime

Transport de marchandises par voie maritime

Le transport de marchandises par voie maritime dans le Nord de l'Ontario est principalement concentré autour de trois zones : Thunder Bay (céréales, charbon et carbonate de potassium), Sault Ste. Marie (gaz/pétrole, charbon, calcaire, minerai de fer, acier) et le canal Nord de la baie Georgienne/île Manitoulin (agrégats). Les ports de Thunder Bay et de Sault Ste. Marie sont parmi les plus actifs de la province.

Traversiers

Un nombre limité de traversiers pour passagers, financés par la province, sont exploités dans le Nord de l'Ontario. Le plus grand service de traversier est celui du M.S. Chi-Cheemaun entre Tobermory (péninsule Bruce) et South Baymouth sur l'île Manitoulin, qui est exploité par la Owen Sound Transportation Company. *Ontario Northland* exploite une barge entre Moosonee et l'île Moose Factory.

Des services de traversier financés ou aidés par la province sont également disponibles sur l'île McKenzie près de Red Lake (traversier payant) et à un point de traversée de la rivière Abitibi au nord de Cochrane.

Pourquoi les routes du Nord sont vitales Aperçu

Les routes provinciales sont l'artère du transport du Nord de l'Ontario. Elles favorisent l'épanouissement des collectivités et de la population, en servant de base pour la croissance économique.

Le gouvernement de l'Ontario est conscient que les transports dans le Nord de l'Ontario ne se résument pas aux routes et il continuera de collaborer avec les municipalités, le gouvernement fédéral et le secteur privé pour améliorer tous les moyens de transport dans le Nord. Cependant, la priorité du gouvernement en matière de transport est l'amélioration de l'infrastructure routière du Nord.

Les routes provinciales sont essentielles pour le transport des personnes et des biens dans le Nord de l'Ontario et elles sont vitales pour la prospérité de la province.

Les routes provinciales constituent l'artère économique clé du Nord de l'Ontario.

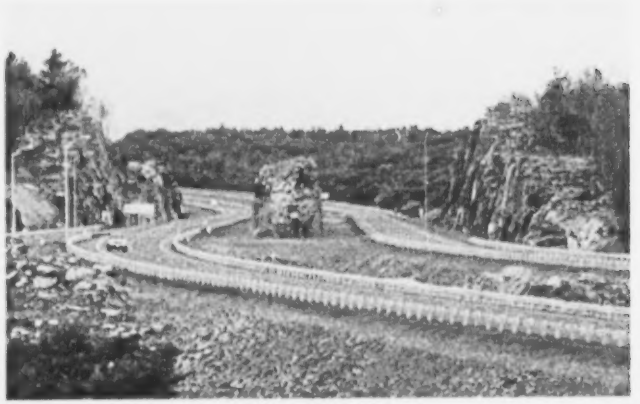
Le réseau routier provincial est un des principaux moyens pour importer la nourriture et les produits finis et pour exporter les ressources brutes vers le Sud de l'Ontario et les autres marchés du Canada et des États-Unis.

Les routes provinciales sont utilisées par les automobiles et les camions, qui sont les modes de transport prédominants dans le Nord.

Le transport routier est particulièrement important dans le Nord de l'Ontario où la faible densité de population et les grandes distances réduisent la viabilité des autres modes de transport de passagers. Les caractéristiques particulières du Nord ne permettent pas le développement important d'autres modes de transport en commun, comme les trains de banlieue ou les services d'autobus. L'utilisation prédominante des véhicules privés se constate par un nombre de véhicules par habitant plus élevé dans le Nord que dans le Sud de l'Ontario. Le service d'autobus interurbain, une solution de rechange à l'automobile privée, dépend également de l'infrastructure routière de la province.

De plus, un réseau routier efficace permet au secteur du camionnage de répondre aux normes strictes du « juste à temps » des expéditeurs, ce qui améliore à son tour la compétitivité des industries de l'Ontario.

Enfin, les grandes villes du Nord sont des centres régionaux pour les soins de santé et les autres services sociaux. Les résidents des collectivités périphériques, souvent distantes de centaines de kilomètres, dépendent de l'automobile et du réseau routier pour accéder à ces services. De plus, de nombreux habitants du Nord doivent aller dans le Sud de l'Ontario ou au Manitoba pour recevoir des traitements médicaux spécialisés. Dans la plupart de ces cas, l'automobile est nécessaire pour effectuer le voyage.



Pourquoi les routes du Nord sont vitales Aperçu

Les routes provinciales répondent aux besoins particuliers des industries du secteur primaire en matière de transport.

Les secteurs minier et forestier dépendent très largement du transport routier pour leur viabilité économique. Le réseau routier provincial fournit les routes nécessaires afin d'accéder aux zones éloignées pour les activités d'exploration, de production et d'extraction ainsi que pour acheminer les produits (pâte à papier, bois d'œuvre, agrégats minéraux) jusqu'aux marchés provincial, national et international.

Les routes provinciales servent de point d'entrée et de moyen d'accès au Nord de l'Ontario, destination touristique et récréative d'importance.

Le réseau routier provincial a permis le développement et la croissance du Nord en tant que destination touristique majeure offrant de nombreuses possibilités récréatives. Il a également facilité le développement à grande échelle des districts de Kenora, de Parry Sound et de Nipissing avec des activités récréatives, des chalets et des lieux de villégiature.

Les routes provinciales font partie du réseau routier national.

Le réseau routier national est constitué d'environ 27 000 km de grandes routes de liaison interprovinciales et internationales dans tout le Canada. Les routes principales dans le Nord (routes 11, 17 et 69) constituent une section clé du réseau routier national, et ont donc une fonction qui dépasse les besoins du Nord et de la province. Les routes provinciales qui faisaient partie du réseau routier national en 2003 pouvaient bénéficier d'un financement fédéral unique dans le cadre du Programme stratégique d'infrastructures routières (PSIR) fédéral-provincial. Cependant, aucun programme fédéral n'offre un financement régulier pour les routes de l'Ontario. L'Ontario poursuivra ses efforts afin d'augmenter le soutien du gouvernement fédéral à l'égard de l'infrastructure routière ontarienne et, si de nouveaux programmes fédéraux sont mis en œuvre, le gouvernement provincial s'assurera que les routes du Nord de l'Ontario reçoivent une part équitable du financement fédéral.

Les routes provinciales sont une partie importante des moyens de transport régionaux et locaux dans le Nord.

À l'inverse d'autres régions de la province, le Nord de l'Ontario ne présente, de manière générale, aucun réseau de routes régionales ou de comté. Par conséquent, les routes provinciales endossent de nombreuses fonctions de transport régional et local.

Pourquoi les routes du Nord sont vitales Aperçu

Les routes provinciales sont essentielles pour le développement économique et la prospérité du Nord de l'Ontario parce qu'elles desservent de nombreux marchés différents.

Sud de l'Ontario (routes 11 et 69)

Ces routes permettent d'accéder à de grandes collectivités du Nord et facilitent le transport des marchandises à destination et en provenance du Sud de l'Ontario. Elles permettent également d'accéder aux grandes destinations touristiques. La route 11 au sud de North Bay et la route 69 au sud de Sudbury sont les corridors où la circulation est la plus dense du Nord. Le débit journalier moyen est approximativement de 10 000 véhicules et de 7 900 véhicules, respectivement.

Corridors interprovinciaux (routes 17, 11 – North Bay à Rainy River, 63, 65, 66, 101, 61)

La route 17 du Québec au Manitoba et la route 11 de North Bay à Rainy River sont les principales liaisons interprovinciales du Nord de l'Ontario. Les routes 63, 65, 66 et 101 permettent d'accéder à la frontière entre l'Ontario et le Québec.

Le débit journalier moyen de la route 11/17, des limites de Thunder Bay à Nipigon, est approximativement de 5 600 véhicules. Le débit journalier moyen de la route 17, de Kenora au Manitoba, est approximativement de 3 300 véhicules.

Passages frontaliers internationaux

Les routes provinciales fournissent également des connexions avec les passages frontaliers internationaux. Les quatre principaux passages frontaliers du Nord de l'Ontario entre le Canada et les États-Unis sont :

- le *pont international*, qui relie Sault Ste. Marie et l'autoroute I-75 au Michigan;
- le *pont de la rivière Pigeon*, situé au sud-ouest de ThunderBay, qui relie la route 61 en Ontario à la route 61 au Minnesota;
- le *pont Fort Frances-International Falls*, qui relie la route 11 et la route 71 en Ontario à la route 53 au Minnesota;
- le *pont Baudette-rivière à la Pluie*, qui est l'extrémité nord de la route 11 en Ontario.

La valeur totale des biens expédiés par camions et ayant transité par les quatre postes frontaliers du Nord de l'Ontario s'élevait à 5,1 milliards de dollars canadiens en 2004.

Grandes zones urbaines (routes 11, 17 et 69)

Dans les cinq centres urbains du Nord, et à proximité de ceux-ci, le réseau routier provincial sert principalement aux déplacements locaux, mais également aux voyages interurbains plus longs.

Liaisons internes (routes des séries 500, 600 et 800)

Ces routes permettent l'accès aux communautés rurales, aux zones d'extraction des ressources et aux zones touristiques.

Source : ministère des transports du Michigan.

Routes du Nord

Aperçu

Classification des routes

Les routes provinciales sont classées en quatre catégories, en fonction de la densité de la circulation et de l'accès aux terres. Les catégories de routes varient selon le volume de circulation, l'entretien, les normes de conception et de construction et l'investissement requis.

Autoroute – route à plusieurs voies présentant d'importants volumes de circulation à grande vitesse. Leurs accès sont totalement contrôlés et tous les carrefours sont généralement à plusieurs niveaux. Les autoroutes ne représentent que 2 p. cent (environ 350 km de voies) du réseau routier du Nord.

Grande route – route à deux voies ou plus avec d'importants volumes de circulation à grande vitesse sur de grandes distances et avec un certain degré de contrôle. Les grandes routes représentent environ 37 p. cent (environ 8200 km de voies) du réseau routier du Nord.

Route collectrice – route à deux voies ou plus qui fournit un équilibre entre densité de circulation et accès aux terres. Les routes collectrices représentent environ 27 p. cent (environ 6 000 km de voies) du réseau routier du Nord.

Route locale – route dont la fonction principale est de permettre aux usagers d'accéder aux terres locales. Ces routes sont principalement situées dans des zones de faible développement où il n'existe pas d'organisation municipale. Les routes locales représentent environ 34 p. cent (environ 7 400 km de voies) du réseau routier du Nord.

CLASSIFICATION DES ROUTES DANS LE NORD DE L'ONTARIO

Routes du Nord

Aperçu

Autoroutes du Nord

La plupart des routes du Nord de l'Ontario sont à deux voies, mais il existe certains tronçons à quatre voies divisées sur les routes 11, 17 et 69/400, notamment :

Route 11

- 54 km de North Bay à South River
- Depuis Emsdale, en direction sud

Route 69/400

- De Parry Sound à MacTier
- 6 km à partir de Sudbury en direction sud

Route 17

- 22 km de Sudbury à Whitefish en direction ouest
- 17 km à l'est de Sault Ste. Marie

Route 11/17

- 4 km près de Thunder Bay

ROUTES À QUATRE VOIES DANS LE NORD DE L'ONTARIO

État de la route

Le réseau routier provincial du Nord de l'Ontario est un atout précieux qui coûterait plus de 20 milliards de dollars à remplacer. La préservation et la réfection des routes du Nord sont essentielles pour protéger les investissements des contribuables, pour prolonger la longévité des routes et pour soutenir des moyens de transport sûrs et efficients dans le Nord.

Chaussée et ponts

Le gouvernement s'est engagé à améliorer l'état de la chaussée et des ponts des routes du Nord. Il œuvrera afin que les routes du Nord soient dans le même état que celui des routes d'autres territoires tels que les États des Grands Lacs des États-Unis (le Michigan, New York et le Minnesota). Certaines des routes de ces États sont de bonnes références pour les routes du Nord, étant donné qu'elles présentent un volume de circulation semblable et qu'elles sont soumises à des conditions météorologiques similaires.

Le ministère des Transports évalue régulièrement la chaussée et les ponts et il ne permet pas que leur état mette en péril la sécurité du public. Si les inspections mettent un danger en évidence, des réparations sont entreprises immédiatement. D'autres besoins moins critiques sont alors classés en ordre de priorité et notés dans un calendrier de réparation dans le cadre du programme de réfection annuel.

Routes de gravier et à revêtement superficiel

Les routes provinciales du Nord de l'Ontario ne sont pas toutes asphaltées. Des 22 000 km de voies de circulation du Nord, environ 30 p. cent sont couvertes de gravier ou d'un revêtement superficiel.

Autre infrastructure routière

En plus des chaussées et des ponts et des routes de gravier ou à revêtement superficiel, il y a de nombreux autres biens routiers, comme les ponceaux, les glissières de sécurité et les glissières médianes qui doivent être entretenus.

Routes du Nord

Aperçu

Enjeux

La construction et l'entretien des routes provinciales dans le Nord de l'Ontario constituent des enjeux uniques. Ces derniers ont une influence considérable sur le coût des améliorations routières et sur le moment où elles peuvent être effectuées.

Par exemple, le climat rigoureux du Nord de l'Ontario réduit le nombre de mois où il est possible de construire des routes. Le raccourcissement de la période de construction peut allonger la durée d'un projet. Il peut également faire augmenter les coûts si les entrepreneurs doivent plusieurs fois démobiliser équipement et personnel durant l'hiver et les remobiliser au printemps.

D'autres facteurs peuvent compliquer les projets routiers dans le Nord, comme le relief accidenté du Bouclier canadien, l'éloignement plus grand des chantiers et une foule de collines, de lacs, de rivières, de ruisseaux et d'animaux.

Processus de planification routière

En moyenne, le processus de planification et de construction des routes prend huit ans à partir du moment où le projet est conçu jusqu'à la fin des travaux de construction. Ce processus est décrit en détail ci-dessous.

Le schéma « Processus de planification routière » décrit les étapes et le calendrier liés aux projets de construction de grandes routes. Bien que ce processus prenne beaucoup de temps, il est absolument essentiel afin de réduire les répercussions de la construction routière sur l'environnement ontarien, de protéger les droits des propriétaires fonciers et de faire en sorte que les routes provinciales satisfont à toutes les normes de conception et de construction.

Tous les projets d'infrastructure publique doivent faire l'objet d'un processus d'évaluation environnementale afin d'examiner les répercussions sur la nature, l'économie et la société. Les projets de taille et de portée relativement modeste qui sont réalisés couramment et ont des répercussions environnementales prévisibles doivent faire l'objet d'une **évaluation environnementale (EE) de portée générale**. Environ 95 p. cent des projets d'infrastructure du MTO font l'objet d'un tel processus.

Il existe quatre groupes de projets (A, B, C et D) devant faire l'objet d'une EE de portée générale, lesquels sont déterminés selon leur portée et leur incidence environnementale potentielle. Selon le groupe, l'application du processus d'EE de portée générale du MTO varie, particulièrement sur le plan de la consultation, des exigences en matière de documentation et des approbations. Les projets du groupe « A » sont les plus rigoureux et les plus complexes, tandis que les projets du groupe « D » sont les moins exigeants en matière de consultation et de documentation. L'extension des routes importantes dans le Nord de l'Ontario est généralement considérée comme un projet du groupe « A » ou « B ».

Les **études de planification et de conception préliminaire** sont les premières étapes du processus d'EE de portée générale, lesquelles nécessitent généralement deux ou trois ans. Elles comprennent l'évaluation environnementale des nombreuses possibilités en matière de transport et des choix précis d'amélioration routière.

La prochaine étape est la **conception détaillée**, laquelle comporte des travaux d'ingénierie comme l'arpentage, l'analyse des sols, la détermination des besoins en matériaux de construction et la conception des ponts, des échangeurs et des ponceaux. Lorsque la conception détaillée est approuvée, le processus d'acquisition des biens-fonds peut commencer. Normalement, il faut jusqu'à trois ans pour réaliser le processus de conception détaillée et d'acquisition des biens-fonds.

L'**acquisition des biens-fonds** peut prendre jusqu'à 18 mois si des expropriations sont nécessaires et si les propriétaires fonciers demandent une **audience de nécessité**. La but d'une telle audience consiste à déterminer si le MTO est justifié d'exproprier le bien-fonds en cause. Lorsque de grandes acquisitions foncières ou des remaniements routiers sont nécessaires, il est possible que le plan d'amélioration ne puisse être réalisé selon l'échéancier prévu.

La **construction routière** dépend de l'ampleur du projet, de la disponibilité des biens-fonds ainsi que des délais liés aux divers autorisations ou permis environnementaux. Dans le Nord de l'Ontario, en raison de la courte durée de la saison de construction, la construction d'une route à quatre voies est généralement réalisée par étapes, chaque tronçon de 10 km prenant deux à trois ans. La réalisation de certains tronçons peut être retardée en raison de restrictions légales à la construction durant les périodes d'élevage du poisson, de nidification des oiseaux ou pour d'autres raisons.

L'ensemble du processus exige des travaux techniques exhaustifs, la participation de nombreux organes de tous les paliers de gouvernement et de vastes consultations avec les intervenants et le public. C'est pourquoi il peut falloir jusqu'à huit ans, parfois davantage, pour qu'un projet du groupe « A » ou « B » passe de la planification à la construction.

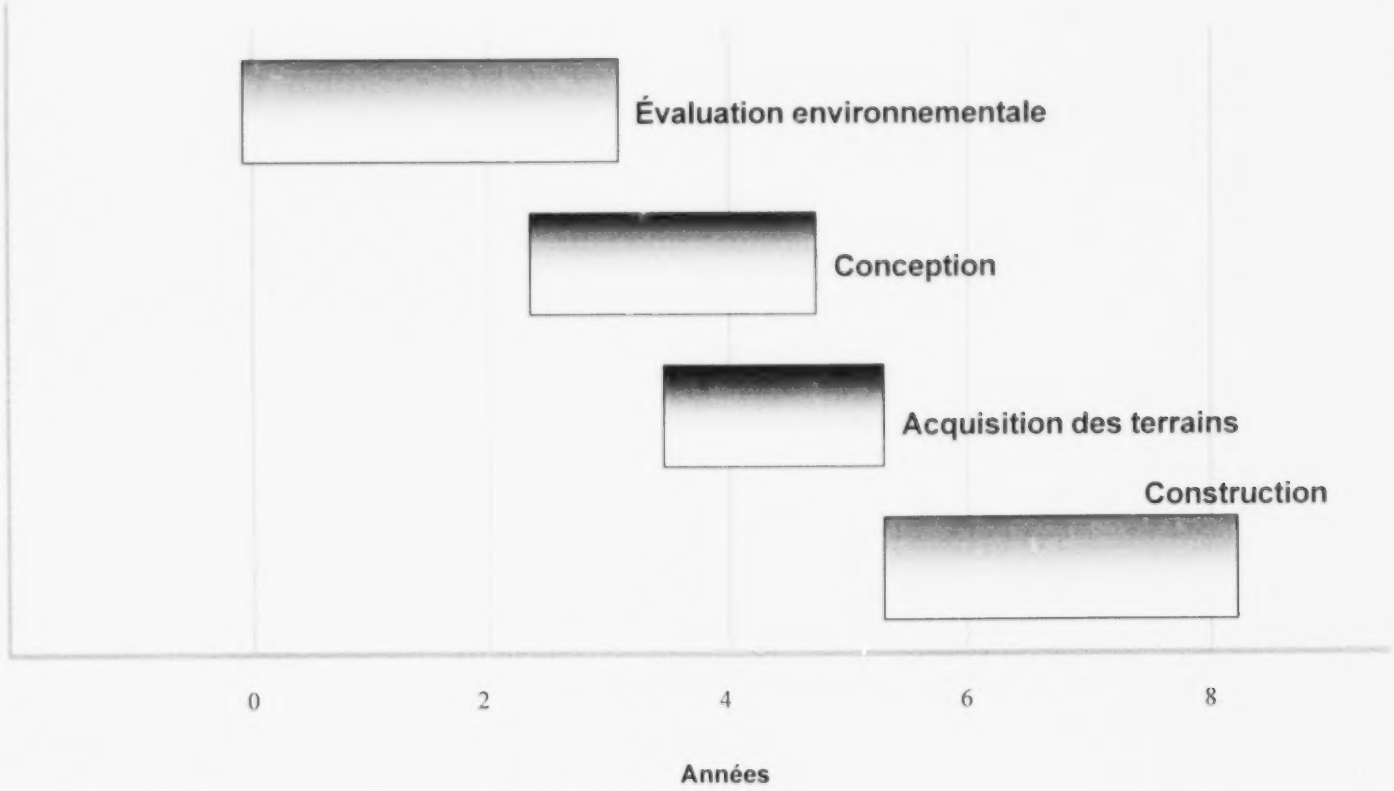
En plus du processus d'approbation d'EE de l'Ontario, le MTO doit également souvent satisfaire aux exigences environnementales du gouvernement fédéral. Les projets pour lesquels le gouvernement fédéral fournit un financement ou des terrains, ou délivre un permis ou une autorisation, doivent satisfaire aux dispositions de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. Par exemple, le ministère des Pêches et des Océans du Canada passe en revue la conception détaillée du MTO des franchissements de cours d'eau si un projet a une incidence sur l'habitat des poissons et exige que des permis précis soient délivrés avant que le ministère puisse procéder à la construction de routes.

La récente entente Canada-Ontario sur la coordination des EE (novembre 2004) permettra dorénavant aux EE fédérales et provinciales de se dérouler en même temps. Le MTO poursuit également l'élaboration de normes et de meilleures pratiques environnementales plus rigoureuses afin de mieux protéger l'environnement à toutes les étapes de la planification, de la conception et de la construction de l'infrastructure routière.

Faire passer les projets routiers de la conception à la réalité est un processus qui exige beaucoup de temps et de ressources. La réalisation d'évaluations environnementales et la conception détaillée satisfaisant aux exigences provinciales et fédérales sont essentielles pour assurer l'approbation rapide de toutes les étapes des projets. Le MTO collabore avec de nombreux ministères provinciaux et fédéraux et les consulte. Il fait également participer les collectivités du Nord et les Premières nations tout au long du processus.

Processus de planification routière

Calendrier pour passer du concept à la construction



La stratégie du gouvernement pour améliorer les routes du Nord est basée sur trois objectifs clés :

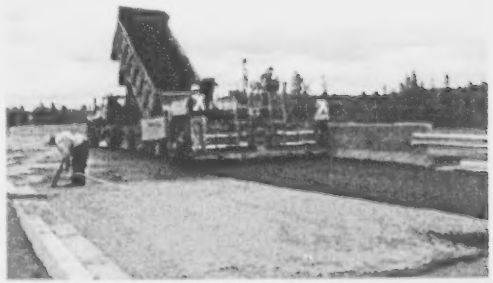
- **Préserver l'infrastructure existante**
- **Planifier, concevoir et bâtir pour l'avenir**
- **Accroître la sécurité et l'efficience**

Préserver l'infrastructure existante

La préservation de l'infrastructure routière existante est essentielle pour une bonne gestion des biens. Faire des investissements en temps utile pour la préservation et la réfection permet de prolonger la longévité des biens routiers, de diminuer les risques pour la sécurité et les désagréments causés aux usagers de la route et de réduire l'usure des véhicules. Une attention constante aux besoins en matière de réparation des routes permet également de diminuer la nécessité de reconstructions plus coûteuses dans les années à venir.

De plus, le report de réparations sur les ponts peut entraîner l'imposition de restrictions à la circulation, ce qui a de sérieuses retombées sur l'économie régionale. Le gouvernement concentrera les investissements dans la réparation des ponts pour les prochaines années, de façon à minimiser les répercussions sur l'économie entraînées par les restrictions de chargement.

Le ministère des Transports continuera de surveiller l'état de l'infrastructure routière pour planifier les activités de préservation, de réfection et d'extension appropriées. Le ministère met en place une nouvelle approche pour la gestion des biens routiers qui utilisera des mesures de rendement supplémentaires et des outils d'analyse de pointe pour améliorer le processus décisionnel et faire des « échanges » entre différents types d'investissements pour divers corridors routiers. Cela permettra de s'assurer que les investissements dans les routes du Nord sont réalisés au bon moment et au bon endroit, ce qui optimisera les avantages pour les usagers de ces routes.



Planifier, concevoir et bâtir pour l'avenir

Il faut prolonger certains tronçons stratégiques du Nord de façon à améliorer la sécurité et à promouvoir le développement économique de cette région. Les volumes de circulation sur la plupart des autres routes du Nord ne nécessitent pas à court terme un élargissement pour les faire passer à quatre voies. Cependant, ces routes peuvent être améliorées par l'ajout de voies de dépassement, par l'élargissement des accotements et par une conception adaptée au relief montagneux et aux conditions climatiques.

On prévoit que le volume de la circulation des voitures et des camions sur les routes du Nord s'accroîtra régulièrement pendant les prochaines années. Les routes du Nord qui vont subir la plus forte augmentation de circulation sont celles situées dans les régions du Sud-Est et près des centres urbains (route 11 au sud de North Bay, route 17 près de Sudbury et de Sault Ste. Marie, route 11-17 près de Thunder Bay et route 69 près de Sudbury et de Parry Sound).

Étant donné les impératifs de planification, d'élaboration, d'acquisition des biens-fonds et de construction, le travail doit commencer suffisamment en avance pour que l'extension des routes soit terminée lorsqu'on en a besoin.

Accroître la sécurité et l'efficience

La réfection des routes existantes et la transformation en route à quatre voies des corridors stratégiques amélioreront la sécurité et l'efficience du réseau routier du Nord. Par ailleurs, le gouvernement poursuivra d'autres initiatives particulières pour atteindre ces objectifs.

Améliorations fonctionnelles

L'extension des voies de dépassement existantes, la construction de nouvelles voies de dépassement, de voies pour véhicules lents et d'accotements bitumés, l'installation de bandes rugueuses et le réaménagement du tracé des virages sont des parties importantes de la stratégie d'investissements routiers du gouvernement. Le gouvernement va également investir dans de nouveaux échangeurs pour améliorer la sécurité et l'efficience près des zones urbaines importantes.

L'utilisation de panneaux de signalisation variable sur les routes du Nord sera étendue pour fournir une présignalisation des zones de construction, des problèmes climatiques et des événements importants liés à la circulation.

Entretien hivernal des routes

Étant donné le climat rude du Nord de l'Ontario, le programme d'entretien hivernal des routes du ministère des Transports est particulièrement critique pour la sécurité et la fluidité des routes du Nord. Le ministère a recours à la sous-traitance pour ses services de déneigement et de déverglaçage, mais il définit les normes utilisées par les sous-traitants et supervise les opérations avant, pendant et après les tempêtes hivernales. La conformité des sous-traitants aux normes est étroitement surveillée et les pénalités en cas de non-respect sont sévères, et peuvent aller jusqu'à la perte du contrat.

Les normes de déneigement et de déverglaçage de l'Ontario sont conformes aux meilleures pratiques utilisées partout en Amérique du Nord. Ces normes définissent un délai à respecter pour remettre les routes dans un état normal après la fin d'une tempête. Le volume de circulation et le type de route déterminent l'ordre de priorité qui sera suivi pour l'entretien. Lors de l'arrivée d'une tempête, le déblaiement commence rapidement et la priorité est donnée aux voies principales des routes – cela peut prendre huit heures pour que les chasse-neige et les camions de sablage arrivent sur les routes à faible volume de circulation. Certaines routes, qui ont les volumes de circulation les plus faibles, ne sont pas déneigées de tout l'hiver.

Technologies d'entretien hivernal

Le gouvernement travaille à l'amélioration de ses opérations de déneigement et de déverglaçage. Certaines technologies qui permettent d'améliorer le programme d'entretien hivernal comprennent :

- Les liquides de dégivrage – ils sont ajoutés au sel pour faire fondre la glace et la neige plus rapidement que le sel sec.
- Les systèmes météo routiers – ils aident le personnel et les sous-traitants à prendre les meilleures décisions au bon moment sur la façon de gérer les conditions hivernales.
- Équipement de commande électronique – il permet d'assurer l'épandage d'une quantité adéquate de sel et de sable.

Pneus à crampons

Le gouvernement a récemment présenté un projet de loi qui, s'il est adopté, modifiera le *Code de la route* pour lever l'interdiction sur l'utilisation des pneus à crampons dans le Nord de l'Ontario. Des recherches montrent que les pneus à crampons sont plus efficaces que les autres pneus sur la glace, particulièrement sur la glace humide.

Les résidents du Nord pourraient être autorisés à utiliser des pneus à crampons dès l'hiver prochain (2005-2006). Pour réduire les dommages causés aux routes, il est proposé d'autoriser uniquement l'utilisation de crampons légers standard scandinaves. Les anciens crampons en acier, qui ont entraîné des dommages excessifs au revêtement des routes par le passé, ne seraient pas autorisés aux termes de la loi proposée.

Résumé

Le gouvernement continuera à investir pour améliorer la sécurité et il continuera à mettre en œuvre les meilleures pratiques pour l'entretien des routes. Cependant, la conduite demande toujours un soin et une maîtrise exceptionnels. Aucun programme d'entretien des routes et aucun équipement automobile ne peuvent remplacer l'importance du bon jugement et de l'attention du conducteur. Prendre les bonnes décisions sera toujours important pour la sécurité de tous les automobilistes.

Stratégie routière du Nord de l'Ontario — Aperçu

La Stratégie routière du Nord de l'Ontario comprend un engagement envers la protection de l'environnement et la poursuite de financements en partenariat.

Protéger l'environnement

Le gouvernement de l'Ontario entend s'assurer que les conséquences néfastes de la construction de routes sur l'environnement du Nord sont minimisées. Des études environnementales complètes seront réalisées pour toute proposition de construction routière et la province participera à des évaluations fédérales dans le cadre de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. La province travaillera également avec le gouvernement fédéral pour protéger la faune, notamment les habitats des poissons et les oiseaux migrateurs et nicheurs.

De plus, l'utilisation des nouvelles technologies d'entretien hivernal aidera à réduire l'épandage de sel, ce qui permettra de réduire la quantité de sel entrant dans l'environnement.

Source : M. Mielke

Financer en partenariat

Le gouvernement est conscient de l'importance vitale des routes du Nord pour la province de l'Ontario et fera des investissements considérables pour réaliser les améliorations prioritaires. Le niveau de financement de ces améliorations a été déterminé dans le document du gouvernement intitulé *ReNouveau Ontario : plan quinquennal d'investissement dans l'infrastructure publique*. Cependant, il est possible d'en faire davantage grâce à d'autres partenariats avec les municipalités, le gouvernement fédéral et le secteur privé.

Le gouvernement provincial fait face à des défis importants pour apporter les améliorations nécessaires à l'infrastructure routière de l'Ontario en l'absence d'un soutien régulier et constant du gouvernement fédéral. La province continuera de rechercher des possibilités d'établir des programmes de partage de coûts fédéral-provincial afin d'améliorer les routes du Nord. Par exemple, le gouvernement cherchera à prolonger le Programme stratégique d'infrastructures routières.

En raison des volumes de circulation relativement faibles et de l'absence d'autres routes dans le Nord, les routes à péage ne sont pas une solution valable pour le financement public. Cependant, d'autres possibilités de financement peuvent être envisagées. Tous les investissements routiers seront guidés par les principes et les meilleures pratiques définis dans le document intitulé *Pour un avenir meilleur*, un cadre de travail pour la planification, le financement et l'acquisition d'infrastructures publiques. Il comprend cinq principes directeurs qui gouvernent l'approbation de projets d'infrastructure et la sélection des possibilités de financement :

- L'intérêt public est primordial.
- Le rendement financier doit être démontré.
- Le public doit conserver un contrôle et un droit de propriété appropriés.
- La responsabilisation doit être maintenue.
- Tous les processus doivent être équitables, transparents et efficaces.

PARTIE II : PLAN D'AMÉLIORATION DES ROUTES DU NORD

Réfection

Plan d'amélioration

Le gouvernement protégera les investissements des contribuables dans les routes du Nord par un ambitieux programme de réfection des routes.

Le ministère des Transports utilise un cadre de travail pour la gestion des biens de façon à établir des priorités dans le travail de réfection des routes. Le ministère inspecte et mesure l'état de tous les revêtements chaque année et l'état des ponts tous les deux ans. Lors de l'évaluation des besoins pour l'amélioration des routes, la priorité principale est la sécurité du public qui utilise ces routes. Le ministère n'accepte aucun revêtement ou pont non sécuritaire.

En plus des considérations relatives à la sécurité, l'analyse du ministère tient compte des prévisions de longévité pour l'infrastructure existante. Lorsque c'est possible, les travaux mineurs de réfection sont entrepris rapidement au début du cycle de vie des revêtements et des ponts pour optimiser la longévité de l'infrastructure et repousser les coûts de reconstruction plus importants.

Court terme (1 à 5 ans)

Pendant les cinq prochaines années, la province investira 1,1 milliard de dollars dans le Nord de l'Ontario pour la réfection de 2 000 km de routes et presque 200 ponts.

En 2004-2005, le gouvernement a investi approximativement 160 millions de dollars dans la réfection de l'infrastructure routière du Nord. Le gouvernement ajoutera 20 millions de dollars par année au cours des cinq prochaines années (pour un investissement annuel de 260 millions de dollars d'ici 2009-2010).

En raison des aspects imprévisibles de la planification et de la construction des routes, les projets de réfection prévus sont sujets à modification. Les facteurs comme la météo, les considérations et approbations environnementales, la circulation, les modifications techniques et les conditions imprévues sur le terrain peuvent avoir une incidence sur le calendrier de construction. Il est important de reconnaître qu'il se peut que certains projets du présent plan d'amélioration ne puissent être réalisés selon l'échéancier prévu.

Les principaux projets de réfection prévus pour les cinq prochaines années sont énumérés à l'Annexe 1. Les projets de réfection pour les deux prochaines années (2005-2006 et 2006-2007) sont montrés sur les cartes intitulées Nord-Est et Nord-Ouest de l'Ontario à l'Annexe 1.

Les réfections prévues du revêtement et des ponts dans certains corridors routiers du Nord de l'Ontario pour les cinq prochaines années sont résumées ci-dessous.

Route	Lieu	Longueur du corridor (en km)	Revêtement (en km)	Ponts
Région du Nord-Est				
11	North Bay à Longlac	785	200	14
17	North Bay, en direction est	311	61	6
17	North Bay à Sudbury	124	20	2
17	Sudbury à Sault Ste. Marie	290	25	6
17	Sault Ste. Marie à White River	305	15	3
6	Divers	110	25	2
63	Divers	60	37	s.o.
66	Divers	100	49	2
101	Divers	429	165	3
129	Divers	212	34	s.o.
144	Divers	272	100	6
518	Divers	70	16	1
522	Divers	109	38	s.o.
556	Divers	104	25	s.o.
631	Divers	167	50	s.o.
655	Divers	75	35	s.o.

Réfection

Plan d'amélioration

Route	Lieu	Longueur du corridor (en km)	Revêtement (en km)	Ponts
Région du Nord-Ouest				
11	Longlac à Thunder Bay	298	60	3
11	Thunder Bay à Rainy River	433	105	5
17	White River à Nipigon	265	51	2
17	Shabaqua à Dryden	284	33	s.o.
17/17A	Dryden à Kenora	166	50	4
71	Divers	154	s.o.	5
105	Divers	173	28	3
502	41 km au nord de la route 11	151	19	s.o.
584	Nord de Geraldton	53	53	s.o.

Le gouvernement présentera des rapports annuels sur les progrès des projets de réfection. Une gamme de facteurs, notamment les conditions météorologiques, peuvent avoir une incidence sur l'échéancier des travaux.

Il apparaît clairement, d'après le plan quinquennal de réfection, que le gouvernement adopte une approche équilibrée en matière de réfection des routes. En plus des projets concernant les principaux corridors routiers du Nord, plusieurs améliorations seront apportées aux routes secondaires dans le Nord.

De plus, des améliorations mineures, comme le remplacement de ponceaux et d'autres projets de remplacement du revêtement, seront réalisées sur tout le réseau routier du Nord.

Moyen à long terme (6 à 10 ans)

La préservation de l'infrastructure routière exige un engagement permanent. Les investissements futurs du gouvernement dans la réfection des routes seront guidés par l'approche du ministère des Transports en matière de gestion des biens routiers. Cela permettra de s'assurer que les avantages des investissements sont maximisés et que la condition de l'infrastructure routière du Nord continuera de s'améliorer.

Le gouvernement va accélérer l'élargissement à quatre voies des routes 11 et 69 pour que ces travaux soient terminés dans sept et douze ans, respectivement.

La prospérité actuelle et future du Nord-Est de l'Ontario dépend des possibilités de voyager de façon sûre et efficace sur les routes 11 et 69. Ce plan définit l'engagement du gouvernement à terminer les routes 11 et 69 en sept et douze ans, respectivement, lequel est conditionnel à l'obtention des approbations environnementales voulues. Ces initiatives vont permettre d'accélérer le développement économique et la création d'emplois ainsi que d'augmenter la sécurité.

Les programmes des routes 11 et 69 ne seront pas bénéfiques uniquement pour le Nord de l'Ontario. Ces routes font partie du réseau transcanadien et, par conséquent, elles sont d'importantes artères pour le transport national. De plus, leur extension apportera aux promoteurs et aux planificateurs des zones peuplées du Sud une voie d'expansion et de développement viable, à une époque où ils sont confrontés aux problèmes d'étalement urbain, de préservation de la qualité de vie, de conservation des zones écosensibles et de protection des terres agricoles fertiles. De façon plus immédiate, les nombreux résidents saisonniers venant du Sud de l'Ontario apprécieront des corridors plus larges et plus sécuritaires. L'extension des routes 11 et 69 est pour le Nord et le Sud de l'Ontario une initiative bénéfique pour tous.

Élargissement à quatre voies de la route 69

L'extension de la route 69 est un formidable exploit technique qui fait appel à de grandes compétences, à une grande ingéniosité et à de nombreuses ressources. Son avancée dépend de plusieurs facteurs, notamment des considérations liées à l'environnement, aux techniques et à la propriété des biens-fonds.

L'élargissement à quatre voies de la route 69 entre Parry Sound et Sudbury s'étend sur 152 km et comprend les éléments suivants :

- 18 échangeurs pour accéder à la nouvelle route
- 103 ponts
- 14 ponts franchissant une rivière
- 152 ponts franchissant un ruisseau
- un terre-plein central de 30 mètres entre les voies nord et sud.

Les estimations indiquent qu'au cours de cette construction, 37 millions de mètres cubes de matériaux (roches, terre, matériaux granulaires) seront déplacés. Cela représente 22 fois le volume du centre Rogers (autrefois appelé Skydome).

La construction sera organisée de telle façon que certains tronçons de la route 69 seront terminés et ouverts à la circulation tout au long de la période de construction de 12 ans.

Route 69 – Au sud de Parry Sound

Seul un tronçon de huit kilomètres de la route 69/400 dans le Sud de l'Ontario reste à élargir à quatre voies au sud de Parry Sound. La construction se poursuit comme prévu et doit s'achever à l'automne 2007.

Route 69 – Entre Parry Sound et Sudbury

Court terme (1 à 5 ans)

On prévoit que les projets d'élargissement à quatre voies de la route 69 se dérouleront au cours des cinq prochaines années, si les approbations environnementales nécessaires sont obtenues. Les projets sont présentés dans l'ordre, du sud au nord.

Lieu	Description	Début des travaux	Fin des travaux prévue
Parry Sound à Nobel	Élargissement à 4 voies sur 7 km	En cours	2008
Voie de contournement de Nobel	Élargissement à 4 voies sur 5 km	2006	2009
Nobel à la route 559	Élargissement à 4 voies sur 5 km	2007	2009
Sud d'Estaire jusqu'à la route 537	Élargissement à 4 voies sur 12 km	2006	2009
Sud de Sudbury (3 km au nord de la route 537, en direction nord)	Passage inférieur et élargissement à 4 voies sur 1 km	En cours	2005
Sud de Sudbury (6 km au nord de la route 537)	Échangeur et élargissement à 4 voies sur 2 km	En cours	2005
Sud de Sudbury (route 537 jusqu'à Sudbury)	Élargissement à 4 voies sur 8 km	2006	2008

Remarque : L'ouverture du tronçon de Parry Sound jusqu'à la route 559 est prévue pour 2010.

Moyen terme (6 à 12 ans)

Une fois terminés les projets présentés dans le tableau, l'élargissement à quatre voies du dernier tronçon de la route 69 commencera. Ce tronçon du milieu va de la route 559 jusqu'à Estaire. Cependant, l'acquisition des biens-fonds et l'élaboration technique pour ce tronçon se feront au cours des prochaines années pour s'assurer que la construction pourra continuer selon le calendrier et que l'élargissement à quatre voies sera achevé à la fin des 12 ans prévus. De plus amples détails sur les plans de construction de 6 à 12 ans pour la route 69 sont fournis dans le document *Plan d'action pour la route 69*, que le gouvernement a publié en juin 2005.

Élargissement à quatre voies de la route 11

Il reste actuellement 47 km de la route 11 (de Emsdale à South River) à élargir à quatre voies. Le gouvernement prévoit achever ce tronçon dans les sept prochaines années.

Court terme (1 à 5 ans)
Les projets suivants d'élargissement à quatre voies de la route 11 se dérouleront au cours des prochaines années pour que l'élargissement de tout le corridor soit achevé en sept ans. Les projets sont présentés dans l'ordre, du sud au nord.

Lieu	Description	Début des travaux	Fin des travaux prévue
Emsdale à Katrine	Élargissement à 4 voies sur 6 km	En cours	2005
Katrine à Burk's Falls	Élargissement à 4 voies sur 9 km	2006	2010
Voie de contournement de Burk's Falls	Élargissement à 4 voies sur 5 km	2009	2012
Burk's Falls à Sundridge	Élargissement à 4 voies sur 10 km	2008	2011
Sundridge à South River	Élargissement à 4 voies sur 17 km	2006	2010

Les activités d'ingénierie et d'acquisition associées à ces futurs projets de construction se déroulent bien. Les travaux d'ingénierie liés à la conception préliminaire sont terminés à 80 p. 100 et environ 55 p. 100 des biens-fonds requis ont été obtenus.

Extension et élargissement à quatre voies de la route 11/17

Le gouvernement a commencé la construction d'une nouvelle route à 2 voies de 13 km à l'ouest de Thunder Bay en 2004-2005. Ce projet continue et doit s'achever en 2007. La route « Shabaqua » permettra à la fois les déplacements transcanadiens et locaux ainsi que des améliorations à la sécurité et au fonctionnement. La nécessité de prolonger et d'élargir davantage ce nouveau corridor sera évaluée au cours des prochaines années.

Par ailleurs, le gouvernement continue d'évaluer la possibilité d'élargir à quatre voies la route 11/17 entre Thunder Bay et Nipigon. Il n'existe pas de plan à court terme pour élargir ce tronçon à quatre voies. Le volume de la circulation ne justifie pas cet élargissement pour le moment.

Cependant, au cours des prochaines années, le gouvernement axera ses efforts sur l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité de ce corridor par l'ajout de voies de dépassement et de voies pour véhicules lents et la modification du tracé.

Le calendrier de l'élargissement à quatre voies à moyen terme dépendra des développements futurs, des volumes de circulation et de l'intérêt du gouvernement fédéral à soutenir l'extension de ce tronçon stratégique du réseau routier national.

Autres routes du Nord

Bien que l'effort d'extension des routes du Nord sera porté sur les routes 11, 69 et 11/17 pendant les prochaines années, le gouvernement continuera à s'occuper des besoins d'extension de la route 17.

Court terme (1 à 5 ans)

Les projets suivants concernant l'extension de la route 17 se dérouleront au cours des cinq prochaines années, si les approbations environnementales nécessaires sont obtenues.

Lieu	Description	Début des travaux	Fin des travaux prévue
Route 17 - Est de Sault Ste. Marie	Élargissement à 4 voies sur 16 km traversant le territoire de la Première nation de Garden River (PNGR)	En cours	2008
Route 17 - Est de Sault Ste. Marie	Élargissement à 4 voies sur 7 km (PNGR jusqu'à Echo Bay)	En cours	2008
Route 17 - Est de Sault Ste. Marie	Route d'accès au réseau (ville de Sault. Ste. Marie)	En cours	2008

De plus, des discussions sont en cours entre le MTO et la Première nation Batchewana concernant l'extension du nouveau tracé à quatre voies dans le territoire de cette Première nation.

Moyen à long terme (6 à 15 ans)

Sauf pour les routes 11 et 69, le gouvernement n'a pas encore finalisé les priorités, le calendrier et les impératifs d'investissement liés au programme d'extension des routes du Nord à long terme. Cependant, en plus de la possibilité d'élargir à quatre voies la route 11/17 de Thunder Bay à Nipigon qui a été traitée à la page 28, le gouvernement reconnaît qu'une pression croissante sera exercée pour réaliser l'extension d'autres corridors, notamment :

- la route 17 à l'est et à l'ouest de Sudbury;
- la route 17, de Kenora au Manitoba;
- la route 17, construction d'une voie de contournement de Dryden.

Bien que le calendrier de ces projets d'extension des routes du Nord soit incertain, le gouvernement continuera d'évaluer les besoins d'extension dans ces zones et, là où ce sera nécessaire, il entreprendra les activités de planification, d'approbation environnementale, d'élaboration technique et d'acquisition de biens-fonds en prévision de la construction.

Extension

Plan d'amélioration

Nouvelles routes de raccordement

En plus des projets d'extension déjà énumérés, de nombreux résidents du Nord ont demandé la construction de nouvelles routes de raccordement, par exemple une route entre Red Lake et le Manitoba, Sultan Road et les routes praticables en toutes saisons dans les régions éloignées du Nord.

Étant donné les ressources financières et humaines nécessaires à l'élargissement à quatre voies des routes 69 et 11 et à la réfection et l'extension d'autres corridors clés dans le Nord, la nécessité de ces initiatives d'extension continuera d'être évaluée.

Il existe certainement un vaste potentiel non exploité dans le Grand Nord de la province. Le développement de routes d'accès à ces zones exige des consultations exhaustives avec les Premières nations, ainsi que la participation du gouvernement fédéral et des industries du secteur primaire.

Résumé

Au cours des cinq prochaines années, le gouvernement prévoit investir 700 millions de dollars dans le Nord de l'Ontario afin de construire plus de 60 km de routes et 54 ponts.

Le gouvernement présentera des rapports annuels sur les progrès des projets d'extension. Une gamme de facteurs, notamment les conditions météorologiques, peuvent avoir une incidence sur l'échéancier des travaux.

Tous les projets d'extension qui seront entrepris au cours des cinq prochaines années sont indiqués sur la carte « Programme pluriannuel d'extension des routes du Nord » et dans la liste de projets figurant à l'Annexe 2.

Améliorations de la sécurité d'amélioration

En plus de la réfection et de l'extension des routes, le gouvernement va mettre en œuvre des initiatives destinées à rendre la circulation sur les routes du Nord plus sûre et plus fluide.

Route 69

Étant donné le temps nécessaire pour terminer l'élargissement à quatre voies de la route 69 entre Parry Sound et Sudbury, le gouvernement continuera à mettre en œuvre des initiatives précises pour améliorer la sécurité le long de ce corridor. Par exemple :

- Plusieurs améliorations à court terme ont été réalisées au sud du carrefour de la route 637 (Killarney), notamment :
  - des accotements en bitume avec bandes rugueuses;
  - une nouvelle signalisation clignotante indiquant le virage;
  - des marqueurs réfléchissants très visibles pour la chaussée et des marqueurs de bordure de chaussée pour mieux indiquer les courbes;
  - des marqueurs réfléchissants pour la chaussée le long de la ligne médiane dans le virage.

- Six nouvelles voies de dépassement ont été prolongées entre Britt et Sudbury afin de faciliter les dépassements. La construction de deux nouvelles voies de dépassement aux environs de la route 522 est prévue en 2005.

- Des accotements bitumés et des bandes rugueuses ont été ajoutés de Britt à Estaire et seront étendus de la route 559 à Britt en 2005.

- Pour permettre les dépassements en toute sécurité et réduire la conduite agressive, cinquante nouveaux panneaux de signalisation ont été installés afin d'indiquer aux automobilistes à quelle distance se trouve la prochaine voie de dépassement.

- L'installation permanente de cinq panneaux de signalisation électroniques à messages variables au sud et au nord de Parry Sound sera terminée en 2005. Ils préviendront les automobilistes des événements et des conditions de la route qui peuvent avoir une incidence sur la circulation; par exemple, les urgences ou les fermetures de routes liées à la météo. Des messages de sécurité qui promeuvent les pratiques de conduite sécuritaires seront également affichés.

- La construction d'aires de stationnement pour camions à deux endroits au sud de Parry Sound sera terminée en 2005. Celles-ci permettront au personnel d'application de la loi du ministère des Transports d'effectuer des inspections des véhicules utilitaires et fourniront aux camionneurs des zones où ils pourront s'arrêter en toute sécurité et inspecter leur chargement et leur véhicule.

Le gouvernement présentera des rapports annuels sur les progrès des projets d'amélioration de la sécurité. Une gamme de facteurs, notamment les conditions météorologiques, peuvent avoir une incidence sur l'échéancier des travaux.

Améliorations de la sécurité d'amélioration

Autres routes

Plusieurs améliorations fonctionnelles sont également prévues au cours des cinq prochaines années afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité d'autres routes du Nord. Étant donné les grandes distances, le relief vallonné et la forte densité de la circulation de camions sur les routes 11 et 17, l'ajout de voies de dépassement est une étape importante pour augmenter les possibilités de dépassement en toute sécurité. Des exemples de projets de voies de dépassement et d'autres améliorations fonctionnelles de ces routes sont présentés ci-dessous.

Route	Lieu	Description	Date de fin des travaux
Nord-Est de l'Ontario			
11	Nord de la route 67	Voie de dépassement en direction nord	2005
11	Est de Kapuskasing	Voies de dépassement en direction est et ouest	2005
11	Intersection des routes 101 et 11	Amélioration de l'intersection	2006
17	Ville de Desbarats	Voies de virage à gauche à Main et L. Huron Dr.	2006
11	Intersection des routes 11 et 17	Remise en état du dispositif d'arrêt des camions	2007
17	Route 630, en direction est	Voie de dépassement	2007
17	Est de la route 533	2 voies de dépassement	2009
Nord-Ouest de l'Ontario			
11/17	Route 527, en direction est	Voies de dépassement en direction est et ouest	2005
11/17	Ouimet, en direction ouest	2 voies de dépassement	2006
11/17	Est et ouest de la route 587	Voie de dépassement, nouveau tracé, extension de la voie pour véhicules lents	2008
17	Est de Nipigon	Voie pour véhicules lents en direction est	2008
17	Frontière du Manitoba	Voie de dépassement en direction est	2008

Échangeurs

La construction de nouveaux échangeurs ou d'échangeurs réaménagés sur les routes provinciales est un moyen efficace pour améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation dans le Nord de l'Ontario, particulièrement près des zones urbaines.

À court terme, de nombreux échangeurs seront construits dans le cadre des initiatives d'élargissement à quatre voies des routes 69 et 11. De plus, la construction d'un nouvel échangeur au carrefour de la route 17 et de la route régionale 80 à Sudbury commencera en 2006 et s'achèvera en 2008, pourvu que l'acquisition des biens-fonds soit terminée et que les services publics aient été déménagés.

À plus long terme, le gouvernement établira des priorités pour les investissements dans les échangeurs dans le contexte global du réseau routier du Nord. Certaines améliorations potentielles des échangeurs au cours des cinq à dix prochaines années comprennent :

- la route 17 et Jones Road à Kenora;
- les routes 11 et 17 et l'artère Nord-Ouest à Thunder Bay;
- la route 17 et la route régionale 55 à Sudbury;
- la route 11 à Powassan.

Route pour camions au pont international de Sault Ste. Marie

En partenariat avec le gouvernement fédéral et la ville de Sault Ste. Marie, la province soutient la construction d'une route internationale pour les camions à Sault Ste. Marie. Le projet de route pour les camions implique le développement d'un tronçon de trois kilomètres de route à deux voies et quatre voies entre le pont international de Sault Ste. Marie et la route 17. Lorsqu'elle sera achevée en 2006, la route apportera plus de sécurité et de fluidité pour les résidents de Sault Ste. Marie et pour les transporteurs arrivant au pont international.

Conclusion d'amélioration

Plan

La Stratégie routière du Nord de l'Ontario constitue un progrès important dans la création d'un réseau routier provincial capable d'appuyer le développement économique et communautaire dans le Nord de l'Ontario.

Cette stratégie pluriannuelle servira de feuille de route pour le gouvernement relativement à l'amélioration de l'infrastructure routière dans le Nord de l'Ontario. La sécurité et l'efficience des routes du Nord seront améliorées grâce à des investissements importants dans la réfection et l'extension des routes et d'autres initiatives telles que la construction de voies de dépassement, de voies pour véhicules lents et de nouveaux tracés.

Les listes de projets et les cartes jointes au présent document présentent un plan extrêmement dynamique d'amélioration des routes du Nord. Des investissements records seront effectués afin de protéger les investissements des contribuables dans l'infrastructure routière existante dans le Nord et d'augmenter la capacité des principaux corridors du Nord. L'élargissement à quatre voies des routes 11 et 69 sera accéléré pour permettre leur achèvement en sept et douze ans, respectivement.

La Stratégie routière du Nord de l'Ontario comprend des projets visant tout le réseau routier provincial du Nord. Elle reflète notre engagement de soutenir le développement de différentes régions, industries, villes et collectivités du Nord.

ReNouveau Ontario, le plan quinquennal d'investissement dans l'infrastructure, décrit les grandes lignes des plans d'investissement dans les routes du Nord et les autres priorités de la province en matière d'infrastructure. Ce niveau d'investissement permettra au gouvernement de procéder à la mise en œuvre de la Stratégie routière du Nord de l'Ontario au cours des cinq prochaines années.

Pendant cette période, le gouvernement procédera à la réfection de plus de 2 000 km de routes et de presque 200 ponts. Il ajoutera également au réseau environ 60 km de routes et plus de 50 nouveaux ponts. Les personnes qui vivent, travaillent ou voyagent dans le Nord disposeront d'un réseau routier construit pour l'avenir.

Annexes

Annexe 1 – Projets de remise en état

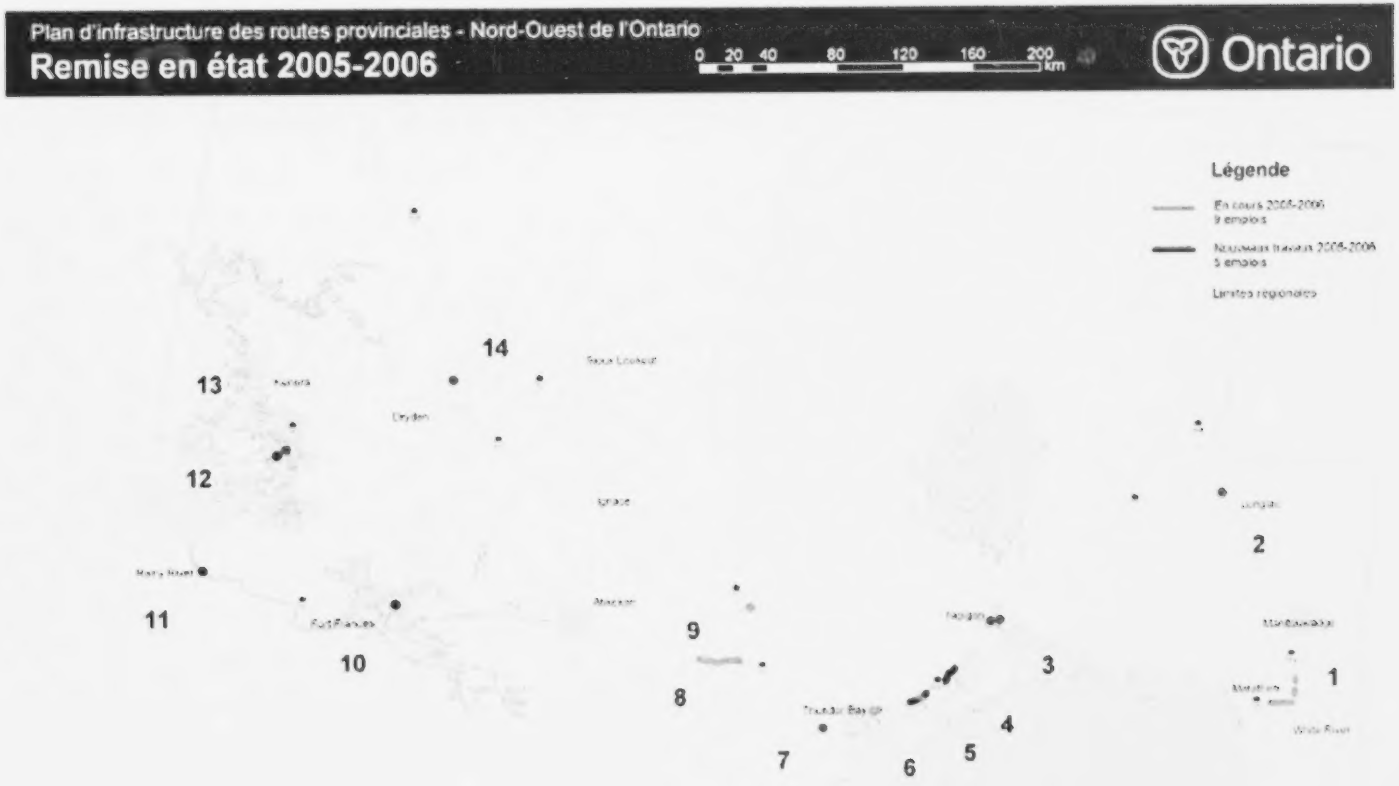
Annexe 1 – Projets de remise en état

Remise en état 2005-06 – Nord-Est de l'Ontario

N° sur la carte	État d'avancement	Route	Endroit	Description	Distance	Fin des travaux
1	nouveau	11	Jonction de la rte 654 jusqu'à Lakeshore Dr. et deux postes d'inspection de camions	Resurfaçage et remise en état de la structure	9.9	2006
2	en cours	11	Route de contournement de North Bay, différentes intersections	Resurfaçage des intersections	8.1	2005
3	en cours	11	Pont de la rivière Montréal	Remise en état de la structure	s.o.	2005
4	nouveau	11	Ponceau de la ravine Calamity, au nord de New Liskeard	Resurfaçage et remise en état de la structure	11.0	2005
5	en cours	11	Au nord de la rte 67 et pont de la rivière Wicklow	Resurfaçage, voies de dépassement et remise en état de la structure	19.4	2006
6	nouveau	11	Rte 581 Moonbeam à l'est de Kapuskasing	Reconstruction, voies de dépassement	14.7	2006
7	nouveau	11	Limites ouest de Kapuskasing jusqu'à Opasatika	Resurfaçage	29.2	2005
8	en cours	11	À l'ouest de la rte 631 en direction est	Resurfacing	15.3	2005
9	nouveau	11	Rte 631 en direction est vers la rivière Shekak et rte 631 vers le sud à partir de la rte 11	Resurfaçage	22.1	2005
10	en cours	17	Jonction est de la route municipale 56 en direction est vers la rte 535	Resurfaçage	39.4	2005
11	nouveau	17	Pont du ruisseau Birch à l'ouest de Webbwood	Remplacement de la structure	s.o.	2006
12	nouveau	17	À l'ouest de Thessalon, en direction ouest vers Bruce Mines	Resurfaçage	12.7	2005
13	nouveau	17	Ponceau du ruisseau Anderson (Sucker)	Remise en état de la structure	s.o.	2005
14	en cours	17	Pont de la rivière Bar à l'ouest de la rte 548	Remise en état de la structure	s.o.	2005
15	nouveau	6	Au nord de la rte 540 en direction nord et deux ponts de la rivière Whitefish	Resurfaçage et remise en état de la structure	11.9	2005
16	nouveau	6	Pont tournant du CP à Little Current	Remise en état de la structure	s.o.	2006
17	en cours	101	À l'est de Timmins – pont de Driftwood	Remise en état de la structure	s.o.	2005
18	en cours	101	À l'est de Timmins – pont de la rivière Frederick House	Remise en état de la structure	s.o.	2005
19	en cours	101	Pont de la rivière Shawmere en direction ouest	Resurfaçage	21.8	2005
20	en cours	518	À l'est de la rte 69 en direction est	Reconstruction	4.2	2005
21	nouveau	534	Pont du ruisseau Beaudry à l'ouest de la rte 524	Remplacement de la structure	s.o.	2006
22	nouveau	64	Pont de la rivière Veuve	Remise en état de la structure	s.o.	2005
23	en cours	63	Au nord de la rte 533 en direction nord vers la frontière du Québec	Resurfaçage	23.3	2005
24	nouveau	65	Jonction ouest de la rte 560 en direction est vers la rivière Makobe	Resurfaçage	18.1	2005
25	nouveau	144	Au sud de la rte 101 en direction nord et pont de la rivière Tatachikapika	Resurfaçage	14.3	2005
26	en cours	655	Au nord de la jonction de la rte 101 en direction nord	Resurfaçage	12.8	2005
27	en cours	631	Hornepayne en direction nord vers le pont Nagagamisis	Reconstruction	32.4	2005
28	nouveau	69	Au sud de la rte 637 en direction nord	Resurfaçage	10.0	2005
29	nouveau	144	Pont de la rivière Vermillion au sud de Dowling	Remplacement de la structure	s.o.	2006

Remarque : La durée des projets peut être modifiée en fonction de la planification, de la conception, des approbations environnementales, de l'acquisition de biens-fonds et des exigences en matière de construction.

Annexe 1 – Projets de remise en état



Annexe 1 – Projets de remise en état

Remise en état 2005-06 – Nord-Ouest de l'Ontario

N° sur la carte	État d'avancement	Route	Endroit	Description	Distance	Fin des travaux
1	en cours	17	À l'ouest de la rte 614 en direction ouest et à différents endroits de la route 614	Resurfaçage	89,4	2005
2	en cours	11	Passage supérieur du CN à Longlac	Remplacement de la structure	s.o.	2005
3	en cours	11	Pont du ruisseau Stillwater et pont de la rivière Nipigon	Remise en état de la structure	s.o.	2006
4	nouveau	11/17	Passage supérieur du CP Ouimet en direction ouest	Resurfaçage, voies de dépassement, voies pour véhicules lents	14,5	2006
5	nouveau	11/17	À l'ouest de la rte 587 en direction est	Reconstruction	16	2007
6	en cours	11	Rte 527 en direction est à différents endroits	Resurfaçage et voies pour véhicules lents/voies de dépassement	14,7	2005
7	en cours	11/588	Rte 11 : pont de la rivière Black Sturgeon - Rte 588 : pont de la rivière Kaministiquia	Remise en état de la structure	s.o.	2005
8	en cours	11	À l'ouest de la jonction 802 en direction est	Resurfaçage	27,1	2005
9	en cours	17	Pont de la petite rivière Savanne à l'est d'Upsala	Remplacement de la structure	s.o.	2005
10	nouveau	11	Passage supérieur du CN à l'est de la rte 502	Remise en état de la structure	s.o.	2006
11	nouveau	11	Pont international Beaudette/Rainy River	Remise en état de la structure	s.o.	2005
12	nouveau	71	Pont du passage Sioux	Remplacement de la structure	s.o.	2007
13	en cours	71	Pont du passage Sioux	Enlèvement de la structure	s.o.	2005
14	en cours	665	Pont de la rivière Gullwing	Remplacement de la structure	s.o.	2005

Remarque : La durée des projets peut être modifiée en fonction de la planification, de la conception, des approbations environnementales, de l'acquisition de biens-fonds et des exigences en matière de construction.

Annexe 1 – Projets de remise en état

Annexe 1 – Projets de remise en état

Remise en état 2006-2007 – Nord-Est de l'Ontario

N° sur la carte	État d'avancement	Route	Endroit	Description	Distance	Fin des travaux
1	nouveau	94	De la rte 94 à la rte 17, ponceau du ruisseau Lavase	Resurfaçage, remise en état du ponceau	9,3	2006
2	nouveau	17	Ruisseau Laronde en direction est vers Gormanville Road	Resurfaçage	16,8	2006
3	nouveau	64	Pont de la rivière Sturgeon	Remplacement de la structure	s.o.	2007
4	nouveau	11	Limites de North Bay en direction nord, intersection du lac Tilden, pont de la rivière Tomiko	Resurfaçage, améliorations opérationnelles, remplacement de la structure	15,9	2007
5	nouveau	63	Au sud de la rte 533, à l'est du ponceau du ruisseau Balsam	Resurfaçage, remise en état du ponceau	15,9	2007
6	nouveau	65	Jonction est de la rte 560 en direction est, ponceau du ruisseau Evanturel nouveaux postes d'inspection de camions	Resurfaçage, remise en état du ponceau, postes d'inspection de camions	14,6	2006
7	nouveau	560	De la rte 11 à la rte 573	Resurfaçage	9,2	2006
8	nouveau	624	Ponceau du ruisseau Benson au sud de la rte 66, ponceau de Moose Horn au nord du pont de la rivière Blanche	Remise en état du ponceau	s.o.	2006
9	nouveau	566	Pont de la rivière Montréal à Matachewan	Remplacement de la structure	s.o.	2007
10	nouveau	144	Au nord de la rte 661 (Gogama Rd) en direction nord vers Falls Road	Reconstruction	20,5	2006
11	nouveau	11	De la jonction est de la rte 101 à la jonction ouest de la rte 101	Resurfaçage	6,6	2006
12	nouveau	11	Pont de la rivière Driftwood à Monteith et pont de la rivière Frederickhouse à l'ouest de la rte 652	Remise en état de la structure	s.o.	2006
13	nouveau	655	Rte 101 en direction nord, ponceau du ruisseau Jocko au nord de Timmins	Reconstruction, remise en état du ponceau	13,6	2007
14	nouveau	631	Au nord de Hornepayne – Pont de Negagamisis en direction nord	Resurfaçage	31,2	2007
15	nouveau	575	Rte 17 en direction nord vers le sud de la rte 64	Reconstruction	18	2006
16	nouveau	6	Au sud de la jonction de la rte 17 en direction nord vers Espanola, ponceau du lac Raven, passage supérieur du CP, ponceau de la rivière West	Resurfaçage, remise en état de la structure	13,5	2006
17	nouveau	129	Au sud de la rte 544 en direction nord	Resurfaçage	16,4	2006
18	nouveau	17	Voies de virage à gauche dans le village de Desbarats à l'angle de Main et de Lake Huron Drive, ponceau de la rivière Desbarats	Amélioration opérationnelle, remise en état du ponceau	1,2	2006
19	nouveau	556	De la rte 17 à la rte 532, 532 en direction nord	Resurfaçage	30,9	2006
20	nouveau	17	Ponceau du ruisseau Kasubeck au sud de la rte 101	Remise en état du ponceau	s.o.	2006
21	nouveau	17	Ponceau du ruisseau Catfish au nord de la rte 101	Remplacement du ponceau	s.o.	2006

Remarque : La durée des projets peut être modifiée en fonction de la planification, de la conception, des approbations environnementales, de l'acquisition de biens-fonds et des exigences en matière de construction.

Annexe 1 – Projets de remise en état

Annexe 1 – Projets de remise en état

Remise en état 2006-07 – Nord-Ouest de l'Ontario

N° sur la carte	État d'avancement	Route	Endroit	Description	Distance	Fin des travaux
1	nouveau	17	Ponceau du ruisseau Black Bird, limite est de Terrace Bay	Remise en état de la structure	s.o.	2006
2	nouveau	11	Ouest de la rte 631 en direction ouest, pont de la rivière Pagwachuan Nord	Reconstruction, remise en état de la structure	19,6	2007
3	nouveau	584	Au nord de Geraldton en direction nord	Reconstruction	26,5	2006
4	nouveau	11/17	Pont des rivières Mcintyre et Current à l'ouest de la rte 102	Remise à neuf de la structure	s.o.	2006
5	nouveau	11	À l'ouest de la rte 802 en direction ouest	Resurfaçage	29,9	2007
6	nouveau	17A	Route de contournement de Kenora, rte 17 en direction est vers la rte 658, enlèvement des roches dangereuses, dispositif d'éclairage à l'angle des rtes	Resurfaçage, amélioration opérationnelle, remise en état de la structure	34,5	2007

Remarque : La durée des projets peut être modifiée en fonction de la planification, de la conception, des approbations environnementales, de l'acquisition de biens-fonds et des exigences en matière de construction.

Annexe 1 – Projets de remise en état

Remise en état de 2007-2008 à 2009-2010 – Nord-Est de l'Ontario

Route	Endroit	Description	Distance
11	Rte 534 en direction nord vers la rte 654, remplacement de quatre ponceaux	Resurfaçage, remise en état de la structure	16,5
11	Ponceau de la ravine Calamity	Remise en état de la structure	s.o.
11	Pont du ruisseau Kendall, jonction est de la rte 583	Remplacement de la structure	s.o.
11	Jonction nord de la rte 560 en direction nord	Resurfaçage	21
11	Latchford en direction sud	Resurfaçage	12,2
11	Pont de la rivière Kabinakagami, à l'ouest de Hearst	Remplacement de la structure	s.o.
11	Pont de la rivière Opasatika en direction ouest	Resurfaçage	33
11	Rte 11/17 en direction nord, installations de sécurité pour les camions	Amélioration opérationnelle	4
11	Amélioration de l'intersection à la jonction ouest des rtes 11 et 101	Amélioration opérationnelle	s.o.
11	Passerelle à piétons rte 11/17	Amélioration opérationnelle	1,6
11	Pont de la rivière Pagwachuan	Remise en état de la structure	s.o.
11	Pont de la rivière Opasatika	Remise en état de la structure	s.o.
11	Ponts des rivières Nagagami et Otasawian	Remise en état de la structure	s.o.
11	À l'ouest de la jonction de la rte 663 en direction est	Resurfaçage	21
11	Jonction de la rte 663 vers l'est, y compris le poste d'inspection de camions de Hearst	Resurfaçage	17
11	Rte 569 en direction nord, deux ponts	Resurfaçage, remise en état de la structure	28
101	Rte 651 en direction ouest, remise en état de trois ponts	Resurfaçage, remise en état de la structure	27
101	Rte 144 en direction ouest	Resurfaçage	17
101	Rte 547 en direction ouest et est et rte 547	Resurfaçage	39
101	Route municipale 67 jusqu'à la rte 655	Resurfaçage	17
101	Rte 651 en direction est, remise en état de trois ponts	Resurfaçage, remise en état de la structure	40
101	Rte 11 vers l'ouest jusqu'à la route municipale 67	Resurfaçage	25

Annexe 1 – Projets de remise en état

Remise en état de 2007-2008 à 2009-2010 – Nord-Est de l'Ontario (suite)

Route	Endroit	Description	Distance
17	Rte 533 en direction est et voies de dépassement	Resurfaçage et améliorations opérationnelles	12
17	De la rte 535 à la rte 539, remplacement de trois ponceaux, pont de la rivière Veuve	Resurfaçage	8,4
17	Rte 94 en direction est vers la rte 531, un pont et deux ponceaux, extension d'une voie de dépassement et amélioration de l'intersection de la rte 94	Resurfaçage, remise en état de la structure, améliorations opérationnelles	12,2
17	Deux ponts et un ponceau à l'ouest de la rte 546, ponceau du ruisseau Lacourer à l'est de la rte 129	Remise en état de la structure	s.o.
17	Deux passages supérieurs du CP à l'ouest de la rte 6	Remise en état de la structure	s.o.
17	Deux ponceaux, un au nord et un au sud de la rte 101	Remise en état de la structure	s.o.
17	Rte 108 en direction est	Remise en état de la structure	12,3
17	De la rte 531 jusqu'à l'est de la rte 630 en direction est	Resurfaçage	26
17	Quatre panneaux de signalisation variable à différents endroits sur les rtes 11 et 17	Amélioration opérationnelle	s.o.
17	Pont de la rivière Agawa au sud de la rte 101	Remise en état de la structure	s.o.
17	Pont de la rivière Carp à l'est de la rte 563	Remise en état de la structure	s.o.
17	Ponceau du ruisseau Lauzon à l'ouest de la rte 538	Remise en état de la structure	s.o.
17	Pont du ruisseau Aumond au sud de Mattawa	Remise en état de la structure	s.o.
17	Pont du ruisseau Catfish à l'ouest de la rte 101	Remise en état de la structure	s.o.
17	Pont de la rivière Wanapitei à l'ouest de la rte 537	Remise en état de la structure	s.o.
17	Trois ponceaux déversoirs à la rivière Agawa et ponceaux aux ruisseaux Probyn, Stokely, Rabbit et Blanket	Remise en état de la structure	s.o.
66	Rte 624 jusqu'à la frontière du Québec, ponceau du ruisseau Bear	Resurfaçage, remise en état de la structure	19,4
129	Rte 544 en direction nord, rte 554 de la rte 546 jusqu'à la rte 129 et rte 546 à partir d'Iron Bridge en direction nord	Resurfaçage	40

Annexe 1 – Projets de remise en état

Remise en état de 2007-08 à 2009-10 – Nord-Est de l'Ontario (suite)

Route	Endroit	Description	Distance
522	À l'ouest de la rte 524 en direction est (Port Loring), deux ponceaux	Resurfaçage, remise en état de la structure	6,3
529	Ponceau de la baie Sturgeon au nord de la rte 69	Remplacement de la structure	s.o.
533	Remise en état ou remplacement de trois ponceaux au nord de la rte 17	Remise en état de la structure, remplacement	s.o.
573	Trois ponts au nord de la rte 560, un pont au nord et un au sud de la rte 11	Remise en état de la structure, remplacement	s.o.
577	Pont du ruisseau Meadow au nord de la rte 11	Remplacement de la structure	s.o.
631	Rte 17 en direction nord, y compris le pont de la rivière Tedder	Resurfaçage, remplacement de la structure	50
634	Remplacement de six ponceaux au nord de la rte 11	Remplacement de la structure	s.o.
654	En direction ouest vers la rte 11, deux ponceaux et un pont	Resurfaçage, remise en état de la structure	13
663	De la rte 11 à Calstock	Resurfaçage	5,3
108	Elliot Lake en direction nord vers la rte 639	Resurfaçage	12
112	Passage supérieur de l'Ontario Northland Railway au sud de la rte 66	Remplacement de la structure	s.o.
11B	De la rte 11 au sud de Haileybury	Resurfaçage	7,1
124	Rte 510 en direction est jusqu'aux routes 11 et 547	Resurfaçage	21
129	Pont de la rivière Rapid au nord de la rte 554	Remise en état de la structure	s.o.
144	43 km au nord de la rte 661 en direction nord	Resurfaçage	28
144	De la rte 17 en direction nord vers Chelmsford	Resurfaçage	14,6
144	Ponts de la rivière Eastsand au sud de la rte 560 et de la rivière Makami au nord de la rte 560	Remise en état de la structure	s.o.
144	Rte 661 en direction nord	Resurfaçage, remise en état de la structure	43
518	Resurfaçage, remise en état de la structure	Reconstruction	8
518	Pont de la rivière Magnetawan	Remise en état de la structure	s.o.
518	À l'est de la rte 69 en direction est	Resurfaçage	3
522	À l'ouest de la rte 524 en direction est, deux ponceaux	Resurfaçage, remise en état de la structure	15
522	À l'ouest de la rte 524 en direction ouest, trois ponceaux	Resurfaçage, remise en état de la structure	17

Annexe 1 – Projets de remise en état

Remise en état de 2007-08 à 2009-2010 – Nord-Est de l'Ontario (suite)

Route	Endroit	Description	Distance
535	Pont de la rivière Veuve au nord de la rte 17	Remplacement de la structure	s.o.
542	Pont du lac Mindemoya à l'ouest de la rte 551	Remplacement de la structure	s.o.
546	Pont de la petite rivière White au sud de la rte 639	Remplacement de la structure	s.o.
571	De la rte 640 à la rte 11	Reconstruction	1
583	Sud de la rte 11 en direction sud	Resurfaçage	7
6	Pont tournant du CP à Little Current (revêtement)	Remise en état de la structure	s.o.
63	Sud de la rte 533 en direction nord	Resurfaçage	21
630	Ponceaux et ponts de la rivière Amable du Fond au sud de la rte 17	Remise en état de la structure, remplacement	s.o.
632	Pont de la rivière Shadow au sud de la rte 141	Remplacement de la structure	s.o.
64	Rte 528 en direction nord, deux ponts	Resurfaçage	23
65	Ponts Wabi sur les rtes 11 et 65, passage supérieur de la rte 65 sur la rte 11	Remise en état de la structure	s.o.
65	De l'ouest de la rte 11 en direction ouest à l'ouest de la rte 562	Reconstruction	13
651	Ponts des rivières Ogasiwi et Windemere	Remise en état de la structure	s.o.
655	Rte 101 en direction nord	Reconstruction	11,1
655	Nord de la rte 101 en direction nord	Reconstruction	10
66	Rte 11 en direction ouest, pont de la rivière Amikougami	Resurfaçage, remise en état de la structure	17,3
66	Est de la rte 65 en direction est, pont de la rivière Englehart à l'ouest de la rte 11	Resurfaçage, remise en état de la structure	7,5
69	Améliorations à l'intersection des rtes 69 et 141	Améliorations opérationnelles	s.o.
Var	Panneaux de signalisation variable	Améliorations opérationnelles	s.o.

Remarque : La durée des projets peut être modifiée en fonction de la planification, de la conception, des approbations environnementales, de l'acquisition de biens-fonds et des exigences en matière de construction.

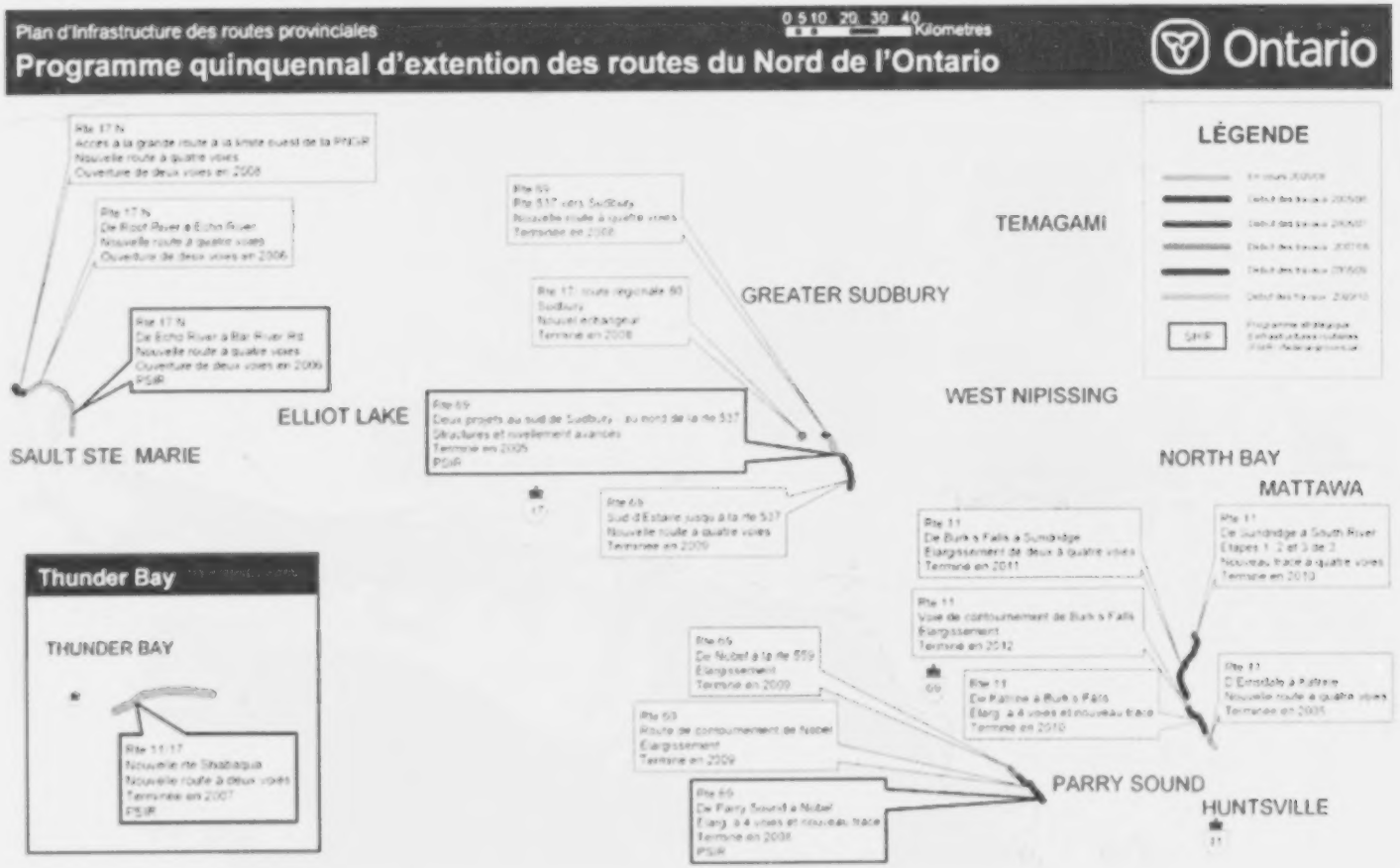
Annexe 1 – Projets de remise en état

Remise en état de 2007-2008 à 2009-2010 – Nord-Ouest de l'Ontario

Route	Endroit	Description	Distance
11	Rte 502 en direction est	Reconstruction	18,3
11	Ponceau du ruisseau Angle à l'ouest de la rte 801	Remise en état de la structure	s.o.
11	Pont Noden Causeway à l'est de Fort Frances	Pont Noden Causeway à l'est de Fort Frances	s.o.
11	Pont du ruisseau Sunshine à l'est de la rte 11/17	Remise en état de la structure	s.o.
11	À l'est de la route 502 en direction est	Resurfaçage	21
11	Rte 11B (Atikokan) en direction ouest	Reconstruction	15,2
11	À l'ouest de la rte 11B (Atikokan) en direction ouest	Reconstruction	23
11 / 17	À l'ouest de la route 587 en direction ouest	Resurfaçage	9,7
11 / 17	À l'est de la route 587 en direction ouest	Resurfaçage et voies pour véhicules lents	10,1
17	Pont de la rivière English en direction ouest	Reconstruction	23
17	Structure de viaduc et approches du CP au lac Hawk, à l'est de la rte 71	Remise en état de la structure	2,5
17	Rte 614 au ruisseau Cedar en direction est	Resurfaçage	19,9
17	Rte 11 à Nipigon en direction est, voie pour véhicules lents	Reconstruction, améliorations opérationnelles	13,5
17	À partir de la rivière English en direction est	Resurfaçage	16
17	Peninsula Road (Marathon) en direction est	Resurfaçage	17,8
17	Frontière du Manitoba en direction est, y compris les voies de dépassement	Resurfaçage	15,7
17	Limites ouest d'Upsala en direction est	Resurfaçage	17
71	Ponts des rivières Nestor Falls et Log, Nestor Falls	Resurfaçage	s.o.
71	Ponts du ruisseau Mather au nord de la rte 11	Remise en état de la structure	s.o.
105	Au nord de la rte 804 à Ear Falls en direction nord	Reconstruction	28,2
105	Ponts des ruisseaux Wabigoon et Buller au nord de la rte 17	Remise en état de la structure	s.o.
105	Pont de la rivière Chukuni au sud de la rte 657	Remise en état de la structure	s.o.
502	Au nord de la rte 11 à partir de Sawbill Lake Road en direction nord	Resurfaçage	18,3

Remarque : La durée des projets peut être modifiée en fonction de la planification, de la conception, des approbations environnementales, de l'acquisition de biens-fonds et des exigences en matière de construction.

Annexe 2 – Projets d'extension



Annexe 2 – Projets d'extension

Programme d'extension des routes du Nord de l'Ontario – de 2005-2006 à 2009-10

Route	Location	Description	Début	Fin
69	De Parry Sound à Nobel	Quatre voies sur 7 km	en cours	2008
69	Route de contournement de Nobel	Quatre voies sur 5 km	2006	2009
69	De Nobel à la rte 559	Quatre voies sur 5 km	2007	2009
69	Du sud d'Estaire à la rte 537	Quatre voies sur 12 km	2006	2009
69	Au sud de Sudbury (3 km au nord de la rte 537)	Passage inférieur et quatre voies sur 1 km	en cours	2005
69	Au sud de Sudbury (6 km au nord de la rte 537)	Échangeur et quatre voies sur 2 km	en cours	2005
69	Au sud de Sudbury (rte 537 vers Sudbury)	Quatre voies sur 8 km	2006	2008
11	D'Emsdale à Katrine	Quatre voies sur 6 km	en cours	2005
11	De Katrine à Burk's Falls	Quatre voies sur 9 km	2006	2010
11	Voie de contournement de Burk's Falls	Quatre voies sur 5 km	2009	2012
11	De Burk's Falls à Sundridge	Quatre voies sur 10 km	2008	2011
11	De Sundridge à South River	Quatre voies sur 17 km	2006	2010
11/17	À l'ouest de Thunder Bay	Nouvelle route à deux voies sur 13 km	en cours	2007
17	Est de Sault Ste. Marie	Nouvelle route à quatre voies sur 16 km traversant le territoire de la Première nation de Garden River (PNGR)	en cours	2008
17	Est de Sault Ste. Marie	Nouvelle route à quatre voies sur 7 km (de la PNGR à Echo Bay)	en cours	2008
17	Est de Sault Ste. Marie	Accès à la grande route (ville de Sault Ste. Marie)	en cours	2008

Remarque : La durée des projets peut être modifiée en fonction de la planification, de la conception, des approbations environnementales, de l'acquisition de biens-fonds et des exigences en matière de construction.